

Bachelorarbeit

Parkraumbewirtschaftung – European Best Practice

Andreas Siler

Datum: 14.November 2019

Kurzfassung

Diese Bachelorarbeit befasst sich mit dem Wiener Modell der Parkraumbewirtschaftung und stellt dieses vergleichbaren, europäischen Städten gegenüber. Dazu werden Städte gewählt, welche der Donaumetropole in diversen Faktoren ähneln und so in der Gesamtheit ein europäisches Bild der unterschiedlichen Systeme wiedergeben. Zum Vergleich der ausgewählten Städte werden Kennzahlen aufgelistet, welche am Ende in Diagrammen zusammengefasst werden. Bei der Stadtbeschreibung wird der Fokus auf Kosten und herausstechende Unterschiede zum Wiener System gelegt. Zum Abschluss der Arbeit wird auf die wesentlichsten Unterscheidungen genauer eingegangen.

1 Einleitung

Aufgrund der immer wiederkehrenden Diskussion rund um das Wiener Parkpickerl gilt es die Unterschiede zu ähnlichen Städten, sowie die Probleme des Wiener Systems aufzuzeigen. Durch diese Arbeit sollen die Stärken und Schwächen hervorgehoben werden und Anreize zu Änderungen, Verbesserungen und Modernisierungen angeführt werden. Anhand der Studien zur Erweiterung der Wiener Parkraumbewirtschaftung und durch Erfahrungen der letzten Ausweitung in die großflächigen Randbezirke, ist vor allem der Binnenverkehr ein Problem welcher hier behandelt wird.

1.1 Begriffe der Bewirtschaftungssysteme

Einleitend werden vorkommende Begriffe und Kurzbezeichnung beschrieben, welche in der Arbeit vermehrt zur Anwendung kommen:

Mischparken: Das Abstellen des Kfz ist für AnwohnerInnen, BesucherInnen, Betriebe und sonstige gestattet. Es gibt keine Beschränkung auf einzelne Gruppen.

Bewohnerparken: Das Abstellen des Kfz ist nur mit gültiger AnwohnerInnengenehmigung erlaubt.

Bewirtschaftungszeit: Zeiten in welchen die Parkraumbewirtschaftung und die darin reglementierten Vorgaben einzuhalten sind (Gebührenpflicht, Parkscheibenpflicht, maximale Parkdauer, etc.). Außerhalb dieser Zeiten ist das Parken meist kostenlos und unbefristet möglich.

Maximale Parkdauer: Festgeschriebene maximale Abstelldauer eines Kfz in der Parkzone während der entsprechenden Bewirtschaftungszeit.

Kurzparkzone: Ein Gebiet in welchem das Parken in der entsprechenden Bewirtschaftungszeit nur bis zur maximalen Parkdauer („kurz“) erlaubt ist.

Gebührenpflichtige Zonen: Gebiete in denen das Abstellen eines Kfz kostenpflichtig ist.

Gebührenfreie Zone: Gebiete in denen das Abstellen eines Kfz kostenfrei ist.

Parkschein: Beleg, welcher das Abstellen des Kfz in einer gebührenpflichtigen Zone gestattet.

Parkscheinautomaten: Automaten welche für den Erwerb eines Parkscheines dient. Sie stehen meist in den entsprechenden Zonen am Straßenrand.

Handyparken: Parkscheinerwerb mittels Handys, funktioniert durch SMS oder diverse Applikationen.

Parkscheibe: Dient in gebührenfreien Zonen als Nachweis der Ankunftszeit. Damit kann ein Kontrollorgan die Einhaltung der maximalen Parkdauer überprüfen.

2 Bewirtschaftungssystem in Wien

Die Wiener Parkraumbewirtschaftung ist in 19 bezirksabhängige, jedoch nicht immer flächendeckende Kurzparkzonen unterteilt. In diesen gekennzeichneten Gebieten ist zu unterschiedlich geregelten Uhrzeiten das Halten und Parken mit einer maximalen Parkdauer beschränkt und nur mittels kostenpflichtigen Parkschein, einem Parkpickerl für AnrainerInnen oder einem Parkchip für Betriebe erlaubt. Ausnahmeregelungen, welche einen Entfall der Gebühren darstellen, gibt es für Menschen mit Behinderung sowie Einsatzfahrzeuge, Motorräder und Elektrofahrzeuge.

2.1 Bewirtschaftungszeiten und Gebühren ^[1]

Die einzelnen Parkzonen haben unterschiedliche Bewirtschaftungszeiten. Die maximale Parkdauer beträgt zwischen zwei und drei Stunden, in einem Zeitraum von Montag bis Freitag (werktags) zwischen 9 und 22 Uhr. Ausnahmen stellen hier die sogenannten Geschäftsstraßen dar, welche von Montag bis Freitag (werktags) von 8 bis 18 Uhr, sowie Samstag von 8 bis 12 Uhr mit einer maximalen Parkdauer von 1,5 Stunden bewirtschaftet werden. In Geschäftsstraßen sind selbst ParkpickerlbesitzerInnen nicht von der maximalen Parkdauer ausgenommen.

Die Parkgebühren der jeweiligen Zonen sind in ganz Wien einheitlich und in halben Stunden Schritten zu erwerben, wobei eine Stunde Parkdauer 2,10€ kostet (ab Jänner 2020 2,20€/h). Bei einer Parkdauer von bis zu fünfzehn Minuten ist das Entgelt kostenfrei, hierfür gibt es gebührenfreie Parkscheine. Die Gebührenverrichtung kann entweder mit erworbenen Parkscheinen, welche sichtbar in der Windschutzscheibe angebracht werden, oder in Form von Handyparken mit Hinterlegung des Kennzeichens nachgewiesen werden. Die Parkscheine können in Wien an Vorverkaufsstellen der Wiener Linien, Autofahrerorganisationen und Trafiken erworben werden.

Kontrollorgane der Stadt Wien überprüfen die Gebührenabgaben und Einhaltung der maximalen Parkdauer, wobei die Kontrolle der Parkdauer ein Problem darstellt, welches noch behandelt wird. Bei Nichteinhaltung sind sie befugt Strafen auszustellen und das Auto abschleppen zu lassen. Die Kosten für „falsch parken“ belaufen sich auf 36€ je Vorfall.

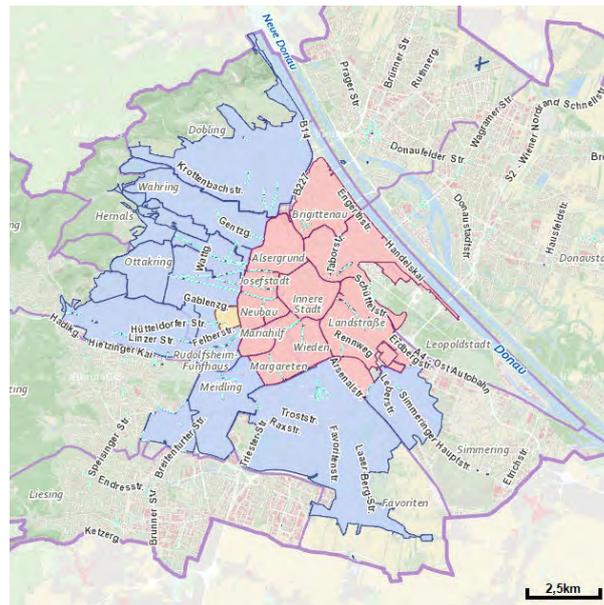


Abbildung 2-1: Parkzonen Wien [2]

2.2 Parkpickerl und Parkchip [1]

BewohnerInnen können ein sogenanntes Parkpickerl erwerben. Dieses gestattet den AnrainerInnen eine unbegrenzte Parkdauer in der jeweiligen Kurzparkzone (ausgenommen sind hier jedoch Geschäftsstraßen, hier ist eine maximale Parkdauer von 1,5 Stunden vorgeschrieben). Je Person und Hauptwohnsitz kann nur ein Parkpickerl ausgestellt werden, hierzu muss das Kfz auf die Person zugelassen, oder ein Firmenauto mit Erlaubnis für Privatnutzung sein. Die Kosten belaufen sich auf 7,50€ bis 10€ pro Monat.

Für AnrainerInnen gibt es zusätzlich eigens gekennzeichnete Straßenabschnitte, welche nur von Autos mit gültigen Parkpickerl des jeweiligen Bezirks benutzt werden dürfen.

Für Beschäftigte und Betriebe gibt es den sogenannten Parkchip. Dieser erteilt eine Ausnahmegewilligung für das Abstellen von Fahrzeugen, welche für den Betrieb des Unternehmens erforderlich sind. Die Bewilligung kostet 90€ bzw. 120€ pro Jahr für das erste Kfz und 186€ bzw. 249€ für jedes weitere Fahrzeug und gilt für den beantragten Bezirk. Unternehmen mit handwerklichen Tätigkeiten zum Beispiel, können in Verbindung mit der erteilten Ausnahmegewilligung Tages- bzw. Wochenpauschalkarten ausfüllen, welche das Abstellen in ganz Wien gestatten und 4,10€/Tag bzw. 20,50€/Woche kosten.

Ein Parkpickerl gilt grundsätzlich für den beantragten Bezirk, wobei die Parkzonen nicht an der Bezirksgrenze zu Ende sind, sondern in den meisten Fällen diverse Überlagerungsbereiche haben. Weiters gibt es Ausnahmen wie den 14ten und 15ten Wiener Gemeindebezirk. Hier gibt es zwei Möglichkeiten des Parkpickerls. Variante A ist eine Erlaubnis für 15ten Bezirk ohne Stadthallenbereich, sowie 14ten und Überlappungsbereich vom 16ten Bezirk. Variante B gestattet das Abstellen für den gesamten 15ten, sowie 14ten und Überlappungsbereich vom 16ten Bezirk.

2.3 Entstehung, Entwicklung und Auswirkungen [3], [4], [5], [6], [7]

Anfang 1960 wurden die ersten Kurzparkzonen im 1. Bezirk errichtet, ab 1974 war sie kostenpflichtig. 1993 wurde der gesamte 1. Bezirk zur Kurzparkzone, eine Ausdehnung auf die Bezirke 6 bis 9 folgte im Jahr 1995. Die Bezirke 4 und 5 folgten im Jahr 1997.

Ziel der PRBW ist eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, eine Verbesserung der Parkraumsituation für BewohnerInnen und Betriebe, mehr Straßenraum und Sicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu schaffen.

Diverse Studien und Vorher-Nachher-Vergleiche haben gezeigt, dass sich die Erweiterung der Parkzonen, sowie die Erhöhung der Parkgebühren positiv auf diverse Bereiche auswirkten. So ist die Stellplatznachfrage und Stellplatzbelegung zurück gegangen. Die Anzahl der „Schwarzparkenden“ hat sich ebenso reduziert. Die Einnahmen der Stadt wurden erhöht, die mittlere Parkdauer, sowie das Gesamtaufkommen der PKW gingen zurück.

Weiters haben sich aber auch Probleme aufgetan, welche z.B. die Zonengrößen und den darin aufkommenden Binnenverkehr betreffen.

„Diese Analyse zeigt, dass bis zu etwa einer Berechtigungszonengröße von 700 ha die beobachteten wohnsitzfernen Einparkvorgänge des Zonenbinnenverkehrs bei rund 10% liegen. Das gilt für die Berechtigungszonen des 12. und 15. Bezirks an Parkvorgängen durch den Bezirksbinnenverkehr. D.h. durch eine zu große Ausweitung der Berechtigungszonen (siehe auch StVO §43 Abs. 2a bzw. §45 Abs. 4) wird das Ziel für die Einführung von Parkraumbewirtschaftungszonen Bewohnerparkvorrechte in Wohnungsnähe zu stärken, unterlaufen. Das Bewohnerparkvorrecht (Bewohnerparkberechtigung) wird auch für andere Fahrten innerhalb des Bezirks „zweckentfremdet.“ [6]

Zonenbinnenverkehr – Wohnsitzferne Einparkvorgänge in Relation zur Größe der Berechtigungszone

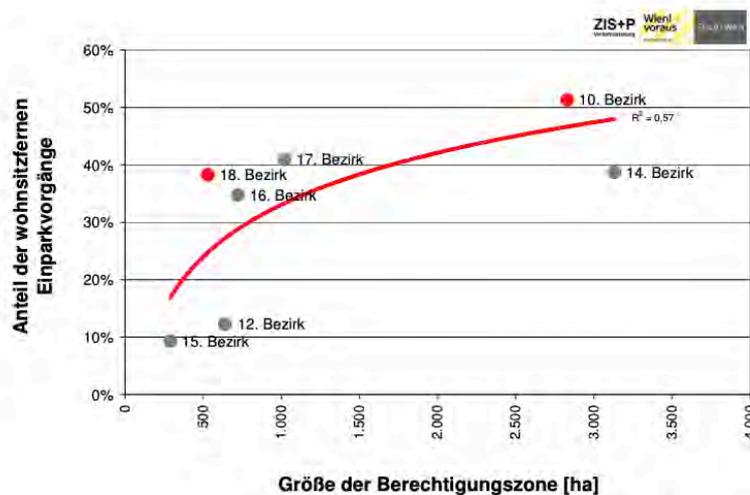


Abbildung 2-2: Anteil der wohnsitzfernen Einparkvorgänge in Relation zur Größe der Berechtigungszone, 2018 (Basis: Nutzer mit Bewohnerparkberechtigung, Vertiefte Erhebung 2018 im Zeitraum von 9:00 bis 19:00 Uhr) [7]

Diese Problematiken gilt es aufzudecken und so gut wie möglich in den Griff zu bekommen.

3 Deutschsprachiger Raum

In Deutschland und der Schweiz kommen im Wesentlichen zwei Systeme zur Anwendung. Zum einen BewohnerInnenparkgebiete und zum anderen Mischparkgebiete. Der Parkscheinerwerb wird einheitlich mit Parkscheinautomaten und Handyparken abgewickelt.

Die Städte sind alle nicht flächendeckend bewirtschaftet und in verschiedenste Zonen, welche sich in Bewirtschaftungszeit, Kosten und Parkdauer unterteilen.

3.1 Berlin ^{[8], [9], [10]}

Seit 1995 wird in Berlin der öffentliche Parkraum bewirtschaftet. Bis dato ist er in 48 Zonen unterteilt, wobei ca. 104.000 Stellplätze bewirtschaftet werden.

Die Bewirtschaftungszeiten der Parkzonen sind sehr unterschiedlich und erstrecken sich von Montag bis Sonntag zwischen 9 und 24 Uhr. Auch die Gebühren unterscheiden sich nach Lage der Zone, so betragen die Kosten je Stunde zwischen 1€ und 3€, wobei es hier auch gesonderte Staffelung nach der Tageszeit gibt.

Die Gebührenverrichtung erfolgt über Parkscheinautomaten und Handyparken (unter Angabe der jeweiligen Zone). Die Zuständigkeit liegt in Bezirkshand, wobei die Kontrolle über Kontrollorgane der Stadt funktioniert. Strafen für Parken ohne Parkscheibe belaufen sich zwischen 10€ und 30€, je nach Abstelldauer. ^[11]

Das Berliner System ist geprägt von Sonderregelungen. BewohnerInnenparkausweise ermöglichen es AnrainerInnen, welche im zutreffenden Gebiet meldebehördlich registriert sind, uneingeschränkte Parkmöglichkeit in der Zone gegen eine jährliche Gebühr von 10,20€ zu erlangen. Hierbei können auch Gästevignetten beantragt werden, welche ein Abstellen in einem Zeitraum von bis zu 4 Wochen ermöglichen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf bis zu 25 € für 4 Wochen. Gewerbe und Betriebsvignetten gestatten, den innerhalb der Zone ansässigen Unternehmen, das Abstellen von Fahrzeugen, wobei sich die Kosten hier drastisch von jenen der BewohnerInnen unterscheiden und pro Jahr zwischen 200€ für das Erste und je 40 € (maximal drei Fahrzeuge) für jedes Weitere kosten.

Die Zonengröße ist sehr unterschiedlich (siehe Abbildung 3-1). Drei wesentliche Ziele werden durch die Stadt verfolgt. Effizientes Parken, Stadt- und Umweltverträglichkeit sowie zufriedene Bewohner und Gewerbetreibende. Durch die PRBW ist es der Stadt gelungen die Parkraumnachfrage trotz stetigem Wachstum konstant zu halten. Durch eine Gebührenerhöhung sank die mittlere Parkdauer, jedoch sank auch die Zahlungsmoral wodurch die Zahl der „SchwarzparkerInnen“ in den höherpreisigen Gebieten stieg. Da die Einführung der Gebührenpflicht nachweislich positive Effekte hatte, plant Berlin weitere Ausdehnungen, welche in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden.

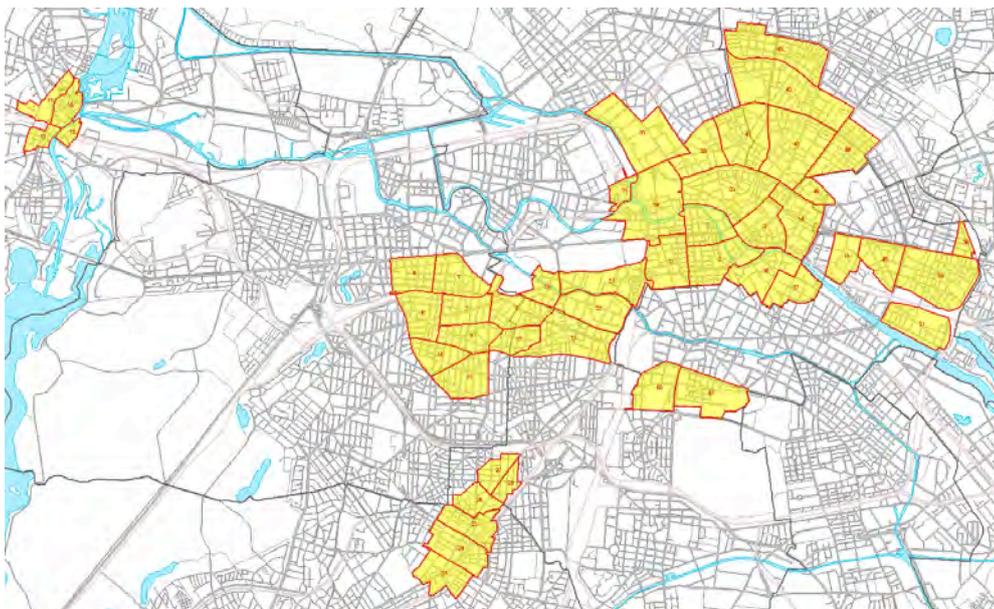


Abbildung 3-1: Parkzonen Berlin ^[9]

3.2 München ^[12]

In München wird auf unterschiedliche Bewirtschaftungsarten gesetzt, wobei selbst in den einzelnen Zonen unterschiedliche Bereiche auftauchen. Grundlegend gilt es, zwischen Bewohnerparken, Mischparken, Kurzzeitparken und diversen Sonderregelungen zu unterscheiden.

Bewohnerparkgebiete sind gekennzeichnete Bereiche, in denen das Parken nur jenen AnrainerInnen gestattet wird, welche einen gültigen BewohnerInnen-Parkausweis besitzen. Diese Parklizenz kann beantragt werden, sofern Haupt- oder Nebenwohnsitz in besagter Zone ist und keine andere Abstellmöglichkeit für sein Fahrzeug nachgewiesen werden kann. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 30€/Jahr. Jedoch kann pro BewohnerIn und PKW nur eine Parklizenz ausgestellt werden. Die Bewirtschaftungszeit dieser Zonen ist in der Regel zwischen Montag und Samstag von 9 bis 23 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten sind die Stellplätze für alle frei verfügbar.

In Mischparken-Zonen gilt freies Parken mit Bewohner-Parklizenz und kostenpflichtiges Besucherparken. Die Gebühr hierfür beträgt 1€/h und maximal 10€/Tag, wobei der Erwerb mittels einer der 4.500 Parkscheinautomaten oder via Handyparken funktioniert.

Kurzzeitparken ist für BewohnerInnen und BesucherInnen kostenpflichtig gegen eine Gebühr von 1€/h und einer maximalen Parkdauer von i.d.R. zwei Stunden. Die Bewirtschaftungszeiten sind hier sehr unterschiedlich und enden meist gegen 18 Uhr.

Sonderregelungen bilden Bereiche, welche nur zu einer gewissen Uhrzeit zum Parken zur Verfügung stehen und Bereiche, wie die Altstadt und Messezentrum, welche grundlegend kostenpflichtig von 8 bis 23 Uhr sind, wobei die Gebühren hier größer sind und sich auf bis zu 2,50€/h belaufen. Jedoch gibt es auch hier die Möglichkeit für AnrainerInnen einen Bewohnerparkausweis zu beantragen, welcher 102€/Jahr kostet. Die Stadt München setzt bei der Kennzeichnung der Parkbereiche auch auf unterschiedliche Bodenmarkierungsfarben (blau, orange, etc.).

Ausnahmen für die Gebührenverrichtung gibt es für Menschen mit Behinderung (welche von der Parkgebühr befreit werden), Elektrofahrzeuge (dürfen 2 Stunden gratis parken) sowie Einsatzfahrzeuge. Für Gewerbliche AnliegerInnen gibt es Ausnahmeregelungen, welche den Erwerb eines Parkausweises gestatten und das Abstellen im beantragten Parklizenzgebiet erlauben. Gebühren hierfür belaufen sich auf 120€/Jahr. Handwerksbetrieben ist es gestattet, einen Parkausweis zu erlangen, Kosten hierfür belaufen sich pro Auto auf ca. 265€/Jahr mit maximal drei Autos je Betrieb.

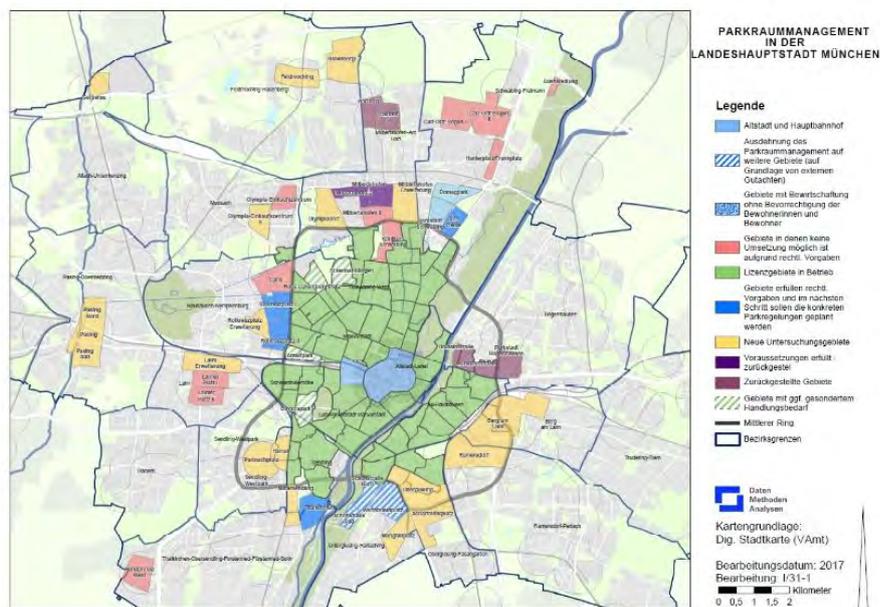


Abbildung 3-2: Parkzonen München ^[13]

3.3 Hamburg [8], [14], [15], [16]

Anders als in München dürfen in den BewohnerInnenparkgebieten von Hamburg immer auch Nicht-LizenzbesitzerInnen parken. Die maximale Parkdauer jedoch beträgt hierfür 180 Minuten, wobei sich die Kosten auf 1 – 3€/h belaufen. In den sogenannten „N-Gebieten“ gibt es nur eine Parkscheibenpflicht, sie sind somit kostenlos und die Parkdauer wird mit Hilfe der Ankunftszeit nachgewiesen. Die Bewirtschaftungszeiten sind sehr unterschiedlich und liegen täglich zwischen 8 und 24 Uhr. Die erschaffenen BewohnerInnenzonen sind relativ klein gehalten, sodass das gesamte Gebiet zu Fuß erreichbar bleibt. Die Stadt beschreibt die Wahl der Gebiete wie folgt:

„Bewohnerparkgebiete sind grundsätzlich nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“ [14]

Der BewohnerInnenparkausweis kostet zwischen 25 und 30€ pro Jahr und kann online oder vor Ort beantragt werden. Mittels Onlineantrag kann der Ausweis per Print at Home ausgedruckt werden und sichtbar hinter der Windschutzscheibe platziert werden. Die Gültigkeit beträgt immer nur ein Jahr, anschließend müsste er verlängert werden.

Für längere Besuche stellt die Stadt sogenannte BesucherInnenparkausweise kostenlos zur Verfügung. Die Dauer der Gültigkeit beträgt jeweils einen Kalendertag.

Ausnahmegenehmigungen gibt es für Unternehmen in welchen betriebsnotwendigen Fahrzeugen dauerhaft im Gebiet vorgehalten werden müssen. Hierzu wird jeder Einzelfall von der Stadt geprüft, sofern der Nachweis erbracht wird, dass das Fahrzeug unerlässlich ist, werden Parklizenzen ausgestellt. Bei Annahme fallen Gebühren von 250,30€/Jahr an, im Falle einer Ablehnung 187,50€ für die Bearbeitung, hierzu gibt es aber klare Beschreibungen seitens der Stadt welche Bedingungen erfüllt werden müssen.

Elektroautos dürfen derzeit bis zur Höchstparkdauer kostenlos parken.

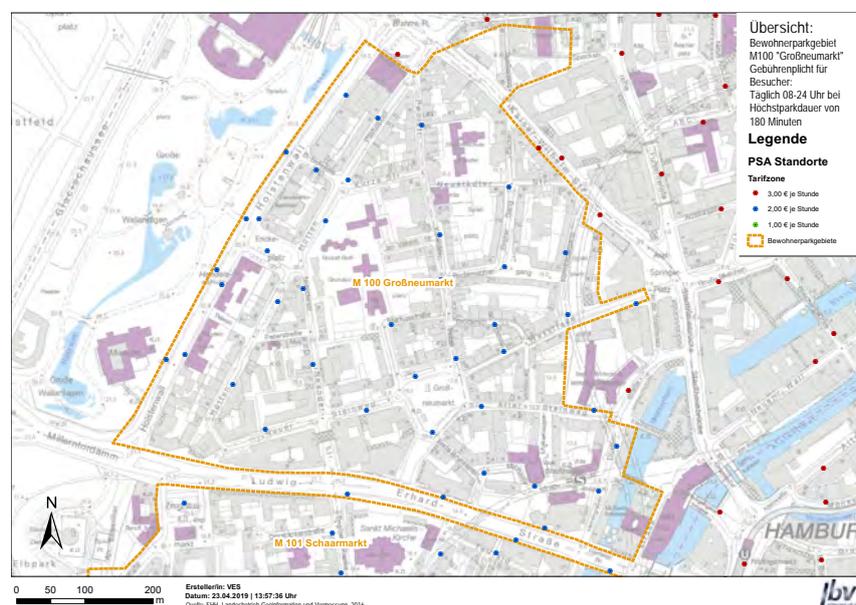


Abbildung 3-3: Bewohnerparkgebiet in Hamburg ¹⁷

3.4 Zürich [18], [19], [20]

Die Stadt Zürich setzt auf unterschiedliche farbliche Markierungen ihrer bewirtschafteten Zonen. Es gibt blaue und weiße Parkzonen. Seit 1989 sind diese sogenannten blauen Zonen angeordnet. BewohnerInnen haben die Möglichkeit eine Parkkarte zu erwerben. Außenstehende können in

den markierten Bereichen kostenfrei, jedoch nur mittels Parkscheibe und mit bestimmten zeitlichen Begrenzungen parken. Zwischen 8 und 11:30 Uhr, sowie 13:30 und 19 Uhr nur 1 Stunde, von 11:30 bis 13:30 Uhr gilt die Parkerlaubnis bis 14:30 Uhr. Zwischen 18 und 8 Uhr, gilt sie bis 9 Uhr. An Sonn- und Feiertagen ist das Abstellen kostenlos und unbefristet möglich.

Zürich ist flächendeckend mit blauen Zonen bedeckt, wobei es in den Gebieten auch weiße Zonen gibt, in welchen das Abstellen des Fahrzeuges kostenpflichtig und zeitlich begrenzt ist. Die Bewirtschaftungszeiten sind hier sehr unterschiedlich. Die maximale Parkdauer beträgt zwischen 30 Minuten und 4 Stunden, wobei die Kosten bis zu 4 CHF/h (3,65€) betragen. Die Gebühren können neuerdings via Handyparken, oder per Parkautomat verrichtet werden. Die Zonengrößen sind in Zürich sehr unterschiedlich und teilweise auch sehr groß.

AnwohnerInnen sowie Geschäftstreibende können jedes auf ihren Namen und Adresse der betroffenen Zone zugelassenes Auto mit einer AnwohnerInnenparkkarte ausstatten. Die Gebühr hierfür beträgt 300 CHF/Jahr (273€).

Tagesbewilligungen ermöglichen es BesucherInnen zeitlich unbeschränkt in einer blauen Zone zu Parkieren. Diese Bewilligungen können einzeln oder im 10er Block gekauft werden. Kosten hierfür betragen 15 CHF (13,65€) pro Kalendertag.

Für Personen, welche sich ein Auto in Form von Carsharing teilen, wird die Möglichkeit einer Parksharing Parkkarte gegeben.

Im Postleitzahlkreis 8001 (Altstadt/Innenstadt) gibt es keine blauen Zonen. AnwohnerInnen dieser Zone können Bewilligungen für die Nachbarzonen beantragen.

HandwerkerInnen und Servicebeauftragte haben die Möglichkeit, um eine Tagesbewilligung für 30 CHF/Tag (27,30€) anzusuchen. Fahrzeuge mit Werkstatteinrichtung können eine Gewerbe-parkkarte für die blaue Zone beantragen. Dies ist für maximal sechs Firmenfahrzeugen gestattet und kostet 360 (327€) bzw. 480 CHF/Jahr (436€). Weitere Ausnahmen gibt es für Personen die Schichtarbeit leisten, Tagesbewilligungen für soziale Dienste, Menschen mit Behinderung und Marktfahrende.

Strafen für Falschparken belaufen sich auf 40 CHF (36,65€) pro Vergehen.

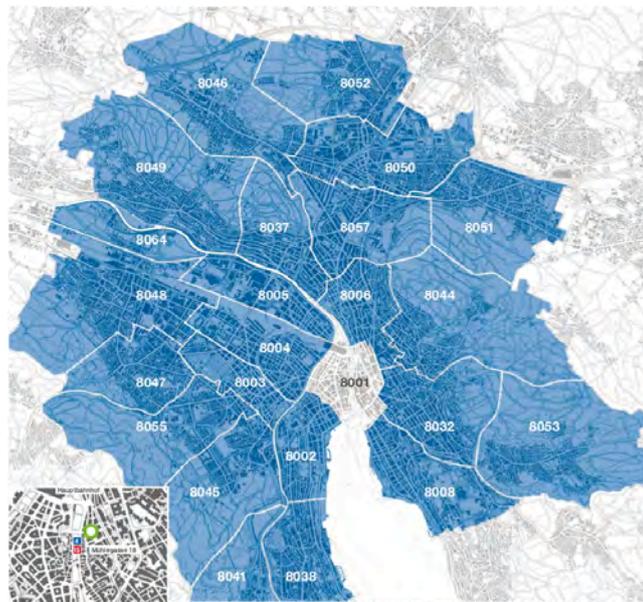


Abbildung 3-4: Parkzonen Zürich [20]

4 Nordeuropäischer Raum

In Norden Europas spielt Bargeld eine immer geringere Rolle, so ist es auch bei der Parkraumbewirtschaftung größtenteils verbannt. Der Parkscheinerwerb erfolgt bargeldlos, womit der Parkschein nicht mehr hinter die Windschutzscheibe platziert werden kann. Die Zuordnung und Kontrolle erfolgt rein über das Kennzeichen.

Radverkehr, sowie öffentliche Verkehrsmittel spielen eine große Rolle in der Verkehrsplanung. Durch die Parkraumbewirtschaftung wird versucht den Flächenverbrauch des Autoverkehrs gering zu halten. Zusätzlich sind die nordeuropäischen Städte Vorreiter im Bereich der alternativen Antriebe. So werden Elektrofahrzeuge größtenteils von den Parkgebühren befreit, hingegen Autos mit hohem CO₂-Ausstoß und einem gewissen Alter stärker mit Gebühren belastet.

4.1 Stockholm ^{[21], [22]}

Der Parkraum in Stockholm wird zum Großteil bewirtschaftet und ist in unterschiedliche Gebiete geteilt. Je näher die Zone zum Zentrum ist, desto teurer werden die Gebühren. Unterschiedlich sind auch die Bewirtschaftungszeiten und maximale Parkdauer. So ist das Parken beispielsweise in der Zone 1 (Innenstadt, grün in Abbildung 4-1) immer kostenpflichtig mit einer Parkdauerbeschränkung von maximal einer Stunde und Kosten von 50 Kronen (4,68€) pro Stunde verbunden. Hier gibt es auch keine Möglichkeit eine Bewohnerparkkarte zu beantragen. In Zone 2 (rot in Karte) sind die Kosten pro Stunde bei 26 SEK (2,43€) bei einer Bewirtschaftungszeit, welche täglich zwischen 7 und 21 Uhr liegt. Sondertarife gibt es für Feiertage.

Der Parkscheinerwerb ist ausschließlich bargeldlos möglich und erfolgt an flächendeckend angebrachten Parkscheinautomaten oder via Handyparken.

Für AnrainerInnen in Wohngebieten gibt es die Möglichkeit einen BewohnerInnenparkausweis zu beantragen. Die BewohnerInnengebiete sind den jeweiligen Zonen zugeordnet (siehe in Abbildung 4-1), jedoch in einzelne, kleinere Bezirksteile unterteilt. Eine Bewohnerparkkarte kostet in Zone 2 beispielsweise 1 100 SEK/Monat (103€) oder 75 SEK pro Tag (7€). Weiter außerhalb in Zone fünf (gelb in Abbildung 4-1) ist es dann deutlich günstiger mit 5 SEK/h (0,47€) und 300 SEK/Monat (28€). Hinzu kommen immer 330 SEK (31€) Bearbeitungsgebühr. Eine maximale Parkdauer von sieben Tagen gilt in allen Zonen, somit sollen ungewollte Dauerparker vermieden werden. Andererseits wird dadurch zur Benutzung des Fahrzeuges motiviert.

Für Personen mit Beeinträchtigungen wurde ein Parkausweis festgelegt welcher eine Gebühr von 250 SEK/Jahr (23,40€) vorsieht.

Unternehmer können einen gewerblichen Parkausweis erlangen. Dies gilt aber nur für Unternehmen mit Serviceleistungen und Lieferdienste. Der Ausweis kostet 17.000 SEK (1.592€) bis 22.000 SEK (2.060€) pro Jahr und Fahrzeug. Die Parkgenehmigung wird hier jedoch immer nur zwei Stunden pro Parkvorgang gewährt.

Weitere Ausnahmeregelung gibt es für Imbisswägen. Sonstige Sonderregelung können individuell beantragt werden.

Motorräder unterliegen auch der Gebührenpflicht, wobei diese immer nur ein Viertel der PKW Gebühr beträgt. Zusätzlich gibt es MC-Zonen welche nur für Motorräder ohne Beiwagen benutzt werden dürfen.

Stockholm besitzt ein teils sehr kompliziertes Beschilderungssystem, welches jeden Einzelfall reglementiert.

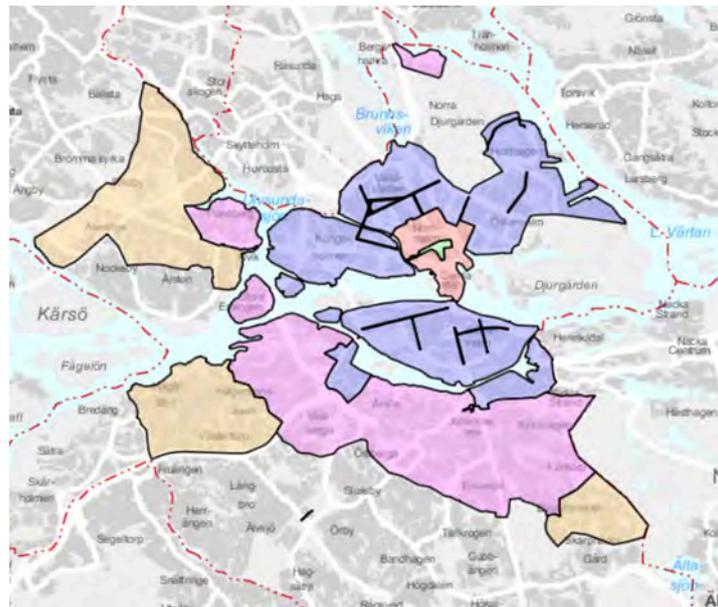


Abbildung 4-1: Parkzonen Stockholm [21]

4.2 Amsterdam [23], [24], [25]

Gebührenpflicht für das Parken herrscht im Großteil der Stadt Amsterdam, wobei auch hier die Kosten und Bewirtschaftungszeiten zonenabhängig sind. Als Parkschein werden Stundentickets, Abendkarten, sowie 24h- und Sonntagskarten angeboten. Jedoch ist nicht jede Zone kostenpflichtig, die sogenannten blauen Zonen sind lediglich parkscheibenpflichtig. Dazu kommen 10 Cent Zonen. Das sind Straßenzüge wo einmal pro Tag maximal 3 bis 4 Stunden geparkt werden darf und die Gebühr zu manchen Tageszeiten lediglich 10 Cent beträgt. Parkdauerbeschränkungen gibt es kaum. Die Fluktuation ergibt sich wohl durch die Stundenkosten, welche zwischen 1,40 und 7,50 €/h liegen. Die Bewirtschaftungszeiten sind sehr unterschiedlich, wobei auch vor Sonntagen nicht halt gemacht wird (siehe dazu Abbildung 4-2).

Für BewohnerInnen gibt es einen beschränkten Zugang zu AnwohnerInnenparkplätzen. Die Stadt legt großen Wert auf Raumgerechtigkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer, wodurch eine unlimitierte Vergabe von Erlaubnissen nicht erfolgen kann. Die Stadt hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 rund 11.200 Parkplätze aus dem öffentlichen Raum zu streichen. Die Verfügbarkeit von Bewilligung für AnrainerInnen hängt vom beantragten Gebiet ab. Sollten keine Erlaubnisse frei sein, gibt es die Möglichkeit sich in eine Warteliste einzutragen. Online kann diese jederzeit abgefragt werden. Eine weitere Einschränkung gibt es für ältere Fahrzeuge, so haben nur Dieselfahrzeuge mit einer Erstzulassung nach 2004 und Benzinfahrzeuge nach 1992 ein Anrecht auf Bewohnerparkscheine. Je nach Gebiet können bis zu zwei Genehmigungen je Adresse beantragt werden. Die AnwohnerInnenerlaubnis gestattet das Abstellen in der beantragten Zone und teilweise auch in Nachbargebieten, diese Gebiete sind kleiner als die unten dargestellten Zonen. Jedoch sind oft vereinzelt Straßenzüge ausgenommen. BewohnerInnenkarten müssen immer für ein volles Monat bezahlt werden und sind maximal sechs Monate gültig. Kosten hierfür belaufen sich auf bis zu 267,50€ für 6 Monate. Für Wartelistenplätze gibt es die Alternative einer Übergangsgenehmigung, welche das Parken in einem angrenzenden Gebiet gestattet, sofern dort die Nachfrage geringer ist.

BesucherInnen können durch eine von dem/der BewohnerIn beantragten Erlaubnis günstiger parken. Dafür kann je nach Gebiet eine Vergünstigung von 10 bis 60 Stunden pro Monat gestattet werden.

Die Parkraumüberwachung erfolgt über „Scanautos“, denn die Parkscheinzuzuordnung geschieht immer digital über den Kennzeichenbezug.

Betriebe können Parkerlaubnisse für Firmenwagen beantragen. Die Anzahl ist hierbei abhängig von der Größe der Mitarbeiter und Anzahl der Beschäftigten.

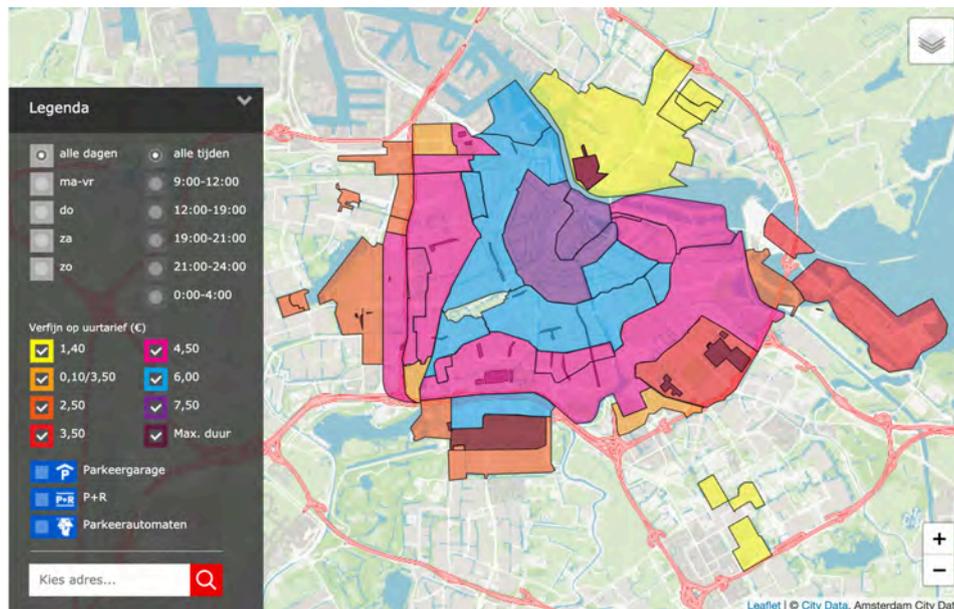


Abbildung 4-2: Parkzonen in Amsterdam [25]

4.3 Kopenhagen [26], [27], [28]

Der innenstädtische Bereich Kopenhagens ist in kostenpflichtige Zonen unterteilt, welche teilweise mit einer maximalen Parkdauer beschränkt sind. Diese Zonen sind preislich unterschiedlich. Je weiter sie vom Zentrum entfernt sind, desto günstiger werden sie. Auch kostenfreie Zonen, welche nur mit zeitlicher Beschränkung reglementiert werden, gibt es.

Kopenhagen unterscheidet zwischen fünf (farblich in der Abbildung 4-3) verschiedenen Zonen. Die Stundenkosten in den Gebieten hängen von der Lage ab und sind je nach Tageszeit unterschiedlich. Die Bewirtschaftungszeiten liegen dauerhaft zwischen Montag 8 Uhr bis Samstag 17 Uhr. Untertags kostet das Parken 9 (1,20€) bis 36 (4,82€) Kronen je Stunde. Abends 9 (1,20€) bis 14 (1,87€) Kronen und nachts 2 (0,27€) bis 5 (0,67€) Kronen pro Stunde. Was einen Unterschied von bis zu 720% ausmacht.

Für AnwohnerInnen ist das Gebiet in unterschiedlichste Bewohnergebiete geteilt, welche sich innerhalb einer jeweiligen Zone befinden. Hauptstraßen sind teilweise von der Parkerlaubnis ausgeschlossen. Interessant bei diesem System ist jedoch die Bewertung der Fahrzeuge, denn diese dienen als Ausgangslage für die Berechnung der jährlichen Gebühren einer AnwohnerInnenkarte. Hierzu sind die Autos in Energieklassen unterteilt. BesitzerInnen von Fahrzeugen der Energieklasse A+ bis A+++ sowie von Elektroautos müssen 10 DKK/Jahr (1,34€) aufwenden. Hingegen die Klassen C bis G 1575 DKK/Jahr (211€) begleichen müssen. Pro Person kann immer nur eine Lizenz ausgestellt werden. Die Energieklasse ist bei der Beantragung nachzuweisen. Für Motorräder ist ebenfalls ein AnwohnerInnenschein erforderlich, generell gelten die gleichen Bedingungen wie für Autos.

Bezahlt werden kann über Apps, Handyparken oder via Parkscheinautomaten entlang der Straßen. Weiters gibt es sogenannte Rubbelkarten welche erworben werden können. Auch hier ist die Digitalisierung so weit vorangeschritten, dass überall das Kennzeichen des Kfz einzugeben ist.

Kopenhagen hat viele Ausnahmeregelungen für alle Eventualitäten, zum Beispiel für Servicefahrzeuge. Geschäftserlaubnisse gibt es für Unternehmen in betroffenen Zonen, sowie eine „Plus-

Lizenz“ welche das Parken in allen Zonen gewährt. Die „Business Licence“ (genehmigt das Abstellen im beantragten Gebiet) kostet 3.040 Kronen (407€) pro Jahr, die „licence Plus“ (erlaubt das Abstellen in mehreren Gebieten) bereits 9.610 Kronen (1.286€).



Abbildung 4-3: Parkzonen in Kopenhagen [27]

4.4 Oslo [29], [30]

In Oslo ist das Parken auf öffentlichen Straßen meist kostenpflichtig und mit Hinweisschildern gekennzeichnet. Die maximale Parkdauer ist zonenabhängig und teilweise auf bis zu 2 Stunden begrenzt, in manchen Gebieten wiederum zeitlich unlimitiert. Die Kosten sind gestaffelt und steigen mit zunehmender Parkdauer. So kosten die ersten 30 Minuten um die 30 Kronen (3€), die erste Stunde 61 Kronen (6€), 1,5 Stunden 96 Kronen (9,50€) und 2 Stunden Parkdauer schon 143 Kronen (14,10€). Die Bewirtschaftungszeit liegt meist zwischen Montag und Samstag von 9 bis 20 Uhr. Mancherorts gilt sie sogar 24 Stunden täglich.

Für LenkerInnen von Motorrädern werden die gleichen Gebühren erhoben. Menschen mit Behinderung sind von jeglichen Gebühren ausgenommen.

Die Zahlungsmethode am Parkscheinautomat ist weitgehend digital. Die Gebührenverrichtung kann jedoch auch mittels Handy Apps durchgeführt werden.

AnwohnerInnen in gebührenpflichtigen Gebieten können eine AnwohnerInnenkarte beantragen, dazu müssen diese EigentümerIn des Fahrzeuges sein, bzw. eine Nutzungserlaubnis vorweisen. Auch in Oslo wird ein Augenmerk auf die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeuges gelegt. So sind Elektroautos, sowie wasserstoffangetriebene Fahrzeuge von jeglichen Gebühren ausgenommen. Für Autos mit fossilem Antrieb wird eine Gebühr von 3.000 NOK (296€) pro Jahr fällig. MotorradfahrerInnen müssen lediglich die Hälfte, somit 1.500 NOK (148€) pro Jahr, bezahlen. Bei Sofortzahlung werden 200 NOK (19,70€) in Abzug gebracht.

Derzeit gibt es in Oslo neun Zonen, wobei jedoch eine Aufstockung an weitere AnwohnerInnengebiete geplant ist. Das Abstellen mit AnwohnerInnenkarte ist jeweils in der gesamten Zone möglich, dies führt teilweise zu sehr großen Gebieten. So können Anwohner der Zone D im gesamten, in der Abbildung 4-4, gelb markierten Bereich parken.

Für Autos welche als Arbeitsgerät dienen können Geschäftserlaubnisse ausgestellt werden. Hierbei kostet das erste Auto 6.000 NOK (591€), zwei Autos 13.000 NOK (1281€), fünf Autos zum Beispiel 40.000 NOK (3.940€) und jedes weitere Fahrzeug 10.000 NOK (985€).

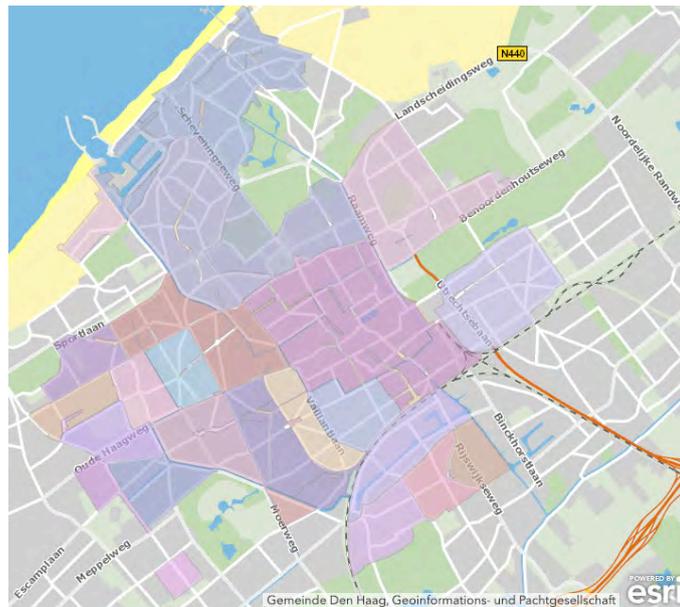


Abbildung 4-5: Parkzonen Den Haag [32]

4.6 Antwerpen [33], [34], [35]

Antwerpen ist in unterschiedliche, farblich gekennzeichnete Zonen unterteilt. Die Zonen unterscheiden sich grundlegend in der Bewirtschaftungszeit, der maximalen Parkdauer und den entsprechenden Parkgebühren. Die Bewirtschaftungszeit liegt allgemein von Montag bis Samstag von 9 bis 19 Uhr (Stadtzentrum bis 22 Uhr). Die maximale Parkdauer wird nur in der roten Zone auf lediglich drei Stunden begrenzt, in allen anderen Gebieten gelten zehn Stunden als Maß.

Am Stadtrand werden günstige, teils kostenlose Zonen (Parkscheibenpflicht als Nachweis der Aufenthaltsdauer), mit Parkdauerbeschränkung ausgestattete Zonen angesiedelt. So ist in der rosa Zone das Parken 2 Stunden gratis gestattet. Jede weitere Stunde, bis zu einem Maximum von 10 Stunden, kostet 0,50€. Eine Ausschöpfung der Parkdauer von 10 Stunden, kostet gar nur pauschal 2,70€. Die blauen Zonen sind auf 2 Stunden mittels Parkscheiben begrenzt.

Näher zum Zentrum werden dann grüne und rote Zonen angesiedelt. Diese Zonen sind bei der Gebührengestaltung abhängig von der Parkdauer. So steigen die Parkkosten auf 0,70€ für die erste und 1,10€ für jede weitere Stunde in der grünen Zone. Im Zentrum gibt es eine gestaffelte Preisgestaltung mit 1,60€ für die erste, 2,70€ für die zweite, und 3,80€ für die dritte Stunde.

Parkscheine werden via Handy App oder SMS, bzw. an einer Parkmaschine gekauft. Hierbei wird jedoch nicht die Parkdauer im Vorhinein angegeben. Es ist ein An- und Abmeldevorgang erforderlich, um die Parkdauer zu definieren.

Die Zonen sind immer in kleinere Untergebiete unterteilt, die sogenannten AnwohnerInnengebiete. Ansässige können eine kostenlose AnwohnerInnenkarte beantragen und sind damit von den zeitlichen Beschränkungen und Gebühren innerhalb dieses Gebietes befreit. Einkaufsstraßen sind von der Parkerlaubnis zu bestimmten Zeiten ausgenommen. Die Registrierung und Überwachung erfolgt mittels Kennzeichenbezug. Für ArbeitgeberInnen wurden keine Möglichkeiten gefunden, sich von der Gebührenpflicht zu befreien. Das Antwerpener System wurde per 1. April 2019 von Grund auf erneuert. Im inneren der Stadt gibt es teilweise unbefahrbare Umweltzonen. Die Registrierung erfolgt rein digital über das Nummernschild.

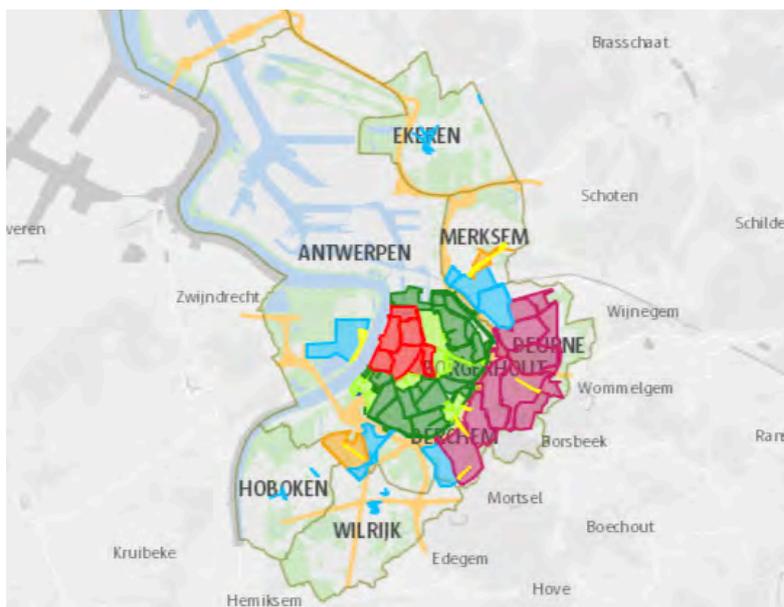


Abbildung 4-6: Parkzonen Antwerpen [35]

5 Osteuropa

Bei den Recherchen und Besuchen vor Ort hat sich gezeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung im osteuropäischen Raum keine wesentliche Rolle spielt. Prag und Budapest haben hier noch am Ehesten ernstzunehmende Systeme. In Städten wie zum Beispiel Lemberg (Ukraine) gibt es kein Bewirtschaftungsprinzip. Hier werden maximal vereinzelt Straßenzüge mit Gebührenpflicht und Parkautomaten ausgestattet.

5.1 Prag [36], [37], [38]

In Prag gibt es drei verschiedene Parkzonen, welche farblich gekennzeichnet sind.

Orange Zone = Kurzzeitparkzone: Gebührenpflichtige Zone mit einer maximalen Abstelldauer von 3 Stunden. Die Kosten sind Zonenabhängig und belaufen sich auf 40 bis 80 CZK / h (1,60 bis 3,20 €/h).

Blaue Zone = BewohnerInnenparken: Diese ist ebenfalls eine gebührenpflichtige Zone, welche den BewohnerInnen die Möglichkeit eines BewohnerInnenparkausweises bietet. Maximale Parkdauer für BesucherInnen beträgt 3 Stunden, die Kosten je Stunde sind gleich der orangen Zone. BewohnerInnenparkausweise sind gestaffelt, je nachdem in welcher Zone, wie viele Fahrzeuge und ob der Antragsteller in Pension ist oder eine Behinderung hat. Somit beträgt die jährliche Gebühr zwischen 360 CZK (14,11 €) und 36.000 CZK (1.410 €). Wobei die Kosten durch die maximale Anzahl von drei Fahrzeugen explodieren. Das erste Auto kostet 1200 CZK (4 €) pro Jahr.

Violette Zone = Gemischtes Parken: BesitzerInnen eines Parkausweises können diese Zone uneingeschränkt nutzen, andere dürfen maximal 24 Stunden gegen eine Gebühr parken.

Bewirtschaftungszeit ist normalerweise zwischen Montag und Freitag von 8 bis 20 Uhr. Für registrierte Elektroautos ist das Parken derzeit kostenlos. Soziale ArbeiterInnen und Zulieferer haben die Möglichkeit, eine vergünstigte Parkerlaubnis zu erwerben.

Prag ist in drei Preissektoren unterteilt, die Zonenanzahl ist nicht klar definiert. Zehn Bezirke besitzen eine teils flächendeckende, teils nicht deckende Bewirtschaftung.

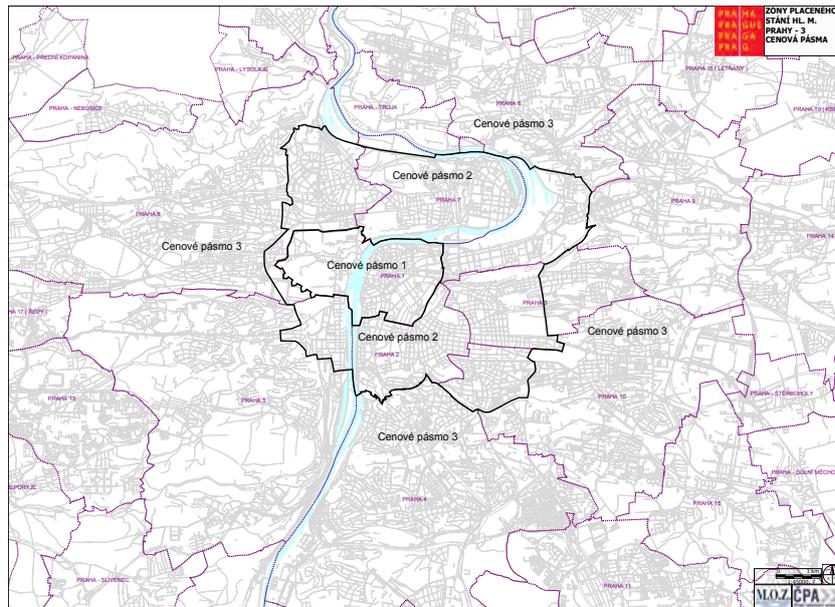


Abbildung 5-1: Parkzonen in Prag [39]

5.2 Budapest [40], [41], [42], [43]

Budapest ist in verschiedene Parkzonen unterteilt, welche sich jedoch nicht flächendeckend über die Bezirke verteilen. Sie unterscheiden sich in Bewirtschaftungszeit und Kosten pro Stunde. Die Gebühren belaufen sich zwischen 175 (0,53€) und 525 Forint (1,60€) pro Stunde. Die maximale Parkdauer in Bewirtschaftungszeit, welche werktags zwischen 8 und 18 Uhr, teilweise auch bis 20 Uhr gilt, beträgt bis zu 4 Stunden. Parkangelegenheiten sind in Bezirkshand und sind nicht zentral zusammengefasst. Für AnwohnerInnen, gewerbliche und medizinische Unternehmen gibt es die Möglichkeit einen Parkausweis zu beantragen. Anmeldegebühren hierfür liegen zwischen 1000 und 2 000 HUF (3,05€ und 6,10€). Für Fahrzeuge mit bestimmten Umweltklassifizierungen können Rabatte genehmigt werden.

Die Gebührenverrichtung erfolgt mittels Parkscheinautomat, Handyparken oder aufladbarer Parkkarte.



Abbildung 5-2: Parkzonen in Budapest [41]

5.3 Warschau [44], [45], [46]

In der polnischen Hauptstadt ist das Parken weitgehend unreglementiert und kostenlos, lediglich in der Nähe der Altstadt gibt es kostenpflichtige Parkzonen. Die Gebühr kann an der Parkuhr verrichtet werden. Die Preise sind gestaffelt je nach Parkdauer. So kostet die erste Stunde 3 PLN (0,70€), die zweite 3,60 PLN (0,85€), die dritte 4,20 PLN (1,00€) und jede weitere Stunde 3 PLN. Es gibt keine zeitliche Begrenzung in der Bewirtschaftungszeit. Diese liegt werktags zwischen 8 und 18 Uhr. Die Parkuhr lässt eine maximale Parkgebühr von 100,80 PLN (23,70€) zu, was einer Parkdauer von drei Tagen entspricht. Bei der Bezahlung mittels Handyparken muss das Auto für die Kontrollorgane mit einem Aufkleber versehen werden. AnwohnerInnen, sowie Unternehmen mit Geschäftsfahrzeugen können eine BewohnerInnenkarte für 30 PLN/Jahr (7,05€) anfordern. In dieser Genehmigung sind die acht nächsten Parkuhren zum gemeldeten Wohnsitz abgedeckt. Das Gebiet wird somit immer individuell festgelegt, womit die Größe sehr einheitlich ausfällt. Elektrofahrzeuge dürfen derzeit gratis parken und müssen mit einem Aufkleber versehen sein.

Menschen mit Behinderungen sind von der Parkgebühr ebenfalls ausgenommen.

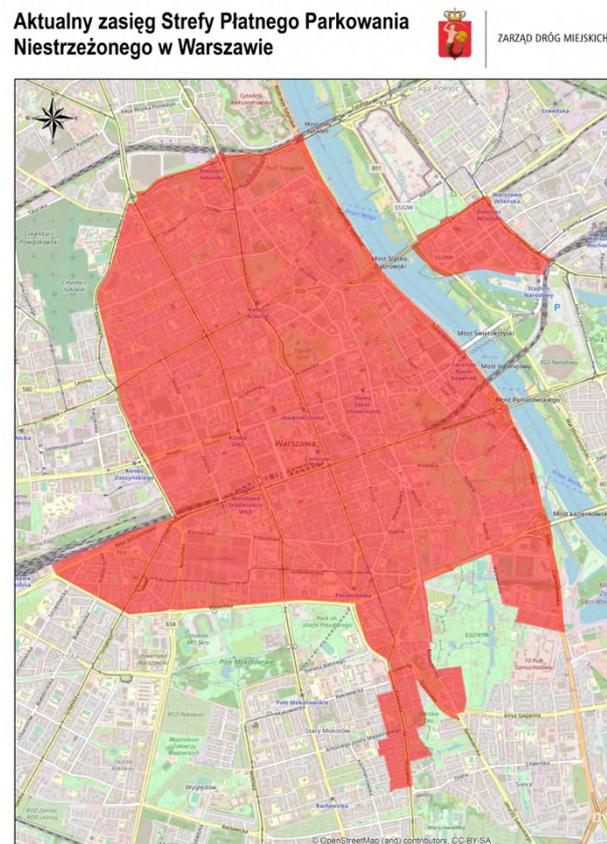


Abbildung 5-3: Parkzone Warschauer Altstadt [44]

6 West- und Südeuropa

6.1 Paris [47], [48], [49], [50]

Paris hat mit 01. Jänner 2018 seine Parkraumbewirtschaftung revolutioniert und ein interessantes Konzept entwickelt. Die französische Hauptstadt ist flächendeckend bewirtschaftet und in zwei wesentliche Zonen geteilt. Zone 1 ist zentrumsnah (Innenbezirke) und Zone 2 sind die Außenbezirke. Die Zonen unterscheiden sich im Preis pro Stunde. Hier verfolgt die Stadt einen interessanten Ansatz. Die maximale Parkdauer wurde auf 6 Stunden angehoben wobei sich die Kosten ab

der dritten Stunde progressiv erhöhen (siehe dazu Abbildung 6-1). So kostet die erste Stunde 4€, die sechste Stunde jedoch bereits 12€. Dies soll die Attraktivität von Garagen erhöhen, um somit die Fahrzeuge vom öffentlichen Grund zu drängen. Der Parkausweis wurde komplett digitalisiert, somit erfolgt die Ausstellung kennzeichenbezogen. Die Gebühren müssen am Parkscheinautomat oder via Handyparken verrichtet werden. Der Bewirtschaftungszeitraum liegt von Montag bis Samstag von 9 bis 20 Uhr.

Hervorzuheben ist die Parkraumbewachung. Diese erfolgt aufgrund der Digitalisierung im Vorfeld durch vorbeifahrende Fahrzeuge, welche mittels Sensoren die Kennzeichen in der Parkscheindatenbank abrufen. Dadurch können die Kontrollen zu Fuß optimal gesteuert werden. Auch die Bestrafung per se ist interessant, da die Stadt die verrichtete Parkgebühr von der Strafe abzieht. Wird zum Beispiel die Parkzeit für eine Stunde verrichtet und wurde nach zwei Stunden überprüft, werden 4€ der Strafe gutgeschrieben. Somit sind dann $50-4=46€$ zu zahlen. Mit Austeilung der Strafe kann das Fahrzeug für sechs Stunden stehen bleiben (maximale Parkdauer), im Anschluss daran wird erneut eine Strafe fällig, sofern noch an dieser Stelle geparkt wird.

AnwohnerInnen haben die Möglichkeit einen AnwohnerInnenausweis zu beantragen, welcher das Parken in einem festgelegten BewohnerInnengebiet gestattet. Dies betrifft meist die vier Gebiete, welche den Wohnsitz umgeben. Paris ist in über 160 solcher verschiedenen Gebiete unterteilt, wobei es gemischte Parkplätze gibt und welche, an denen privates Parken verboten ist. Wohnparkplätze sind mit einem gelben Punkt auf der Parkuhr gekennzeichnet. AnwohnerInnenausweise dienen als Vergünstigung und befreien nicht von der Parkgebühr. Die Kosten betragen 45€ pro Jahr und können nur auf den Hauptwohnsitz beantragt werden. Die Erlaubnis ist digital auf das Fahrzeug registriert, damit reduziert sich die Parkgebühr auf 1,50€ pro Tag, bzw. 9€ für sieben aufeinanderfolgende Tagen.

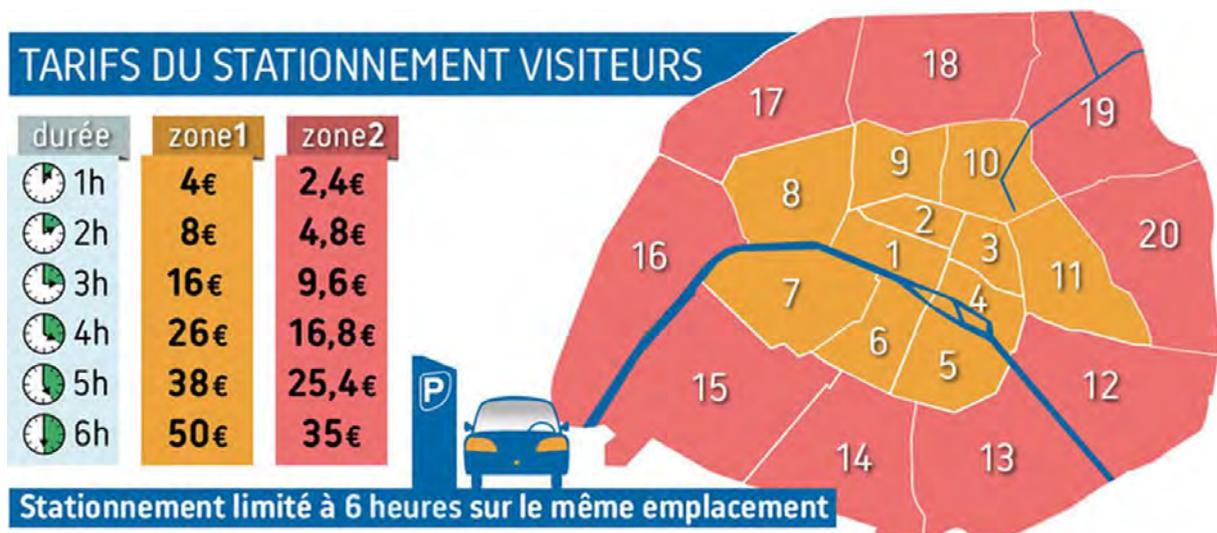


Abbildung 6-1: Tarife und Parkzonen Paris ^[47]

6.2 London ^{[51], [52], [53], [54]}

In London ist die Parkraumbewirtschaftung rein in Bezirkshänden und sehr flächendeckend. Aufgrund der Größe werden hier vereinzelt ein paar Bezirke herausgesucht und beschrieben. Da das System in allen Bezirken sehr ähnlich ist, kann ein guter Gesamteindruck vermittelt werden.

Die Londoner Bezirke sind in unterschiedliche Parkzonen unterteilt, welche sich in Bewirtschaftungszeit und Kosten unterscheiden. „Eco-Fahrzeuge“ sind meist von den Gebühren befreit. Weit verbreitet ist das „Pay by Phone“. Anhand der Straßenbeschilderung und an den immer noch vorhandenen, aber nicht immer in Betrieb befindlichen Parkscheinautomaten steht die Nummer, mit welcher das entsprechende Gebiet zugeordnet werden kann. Nach dem öffnen der App, gibt

die „quoting number“, Kennzeichen, sowie die gewünschten Parkminuten ein, um im Anschluss mittels Kreditkarte die Parkgebühr zu bezahlen. Im Laufe dieses Vorgangs werden die in dieser Zone zutreffenden Bestimmungen bzgl. Bewirtschaftungszeit und maximaler Parkdauer beschrieben.

Westminster: Eine jährliche AnwohnerInparkerlaubnis kommt auf 155 Pfund (179€), Motorräder sind gebührenbefreit. Kurzzeitparken kostet zwischen 1,70 (1,97€) und 4,90 (5,67€) Pfund je Stunde, abhängig von der Lage. Interessant ist die Betrachtung der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge. So gibt es seit Sommer 2019 einen sogenannten Dieselszuschlag, womit die Gebühren für Dieselfahrzeuge höher werden, die Zuordnung erfolgt über Kennzeichnungen am Fahrzeug. Für Gewerbetreibende gibt es die Möglichkeit von Tagestrades, welches das Parken bis 17:30 Uhr gestattet. Kosten hierfür betragen zwischen 17 (19,68€) und 49 Pfund (56,72€) pro Tag.

Kensington und Chelsea: Hier gibt es „residents parking bays“, welche zu bestimmten Zeiten nur mit entsprechender Erlaubnis benutzt werden dürfen und lediglich außerhalb der Bewirtschaftungszeiten für alle zur Verfügung stehen. In diesem Bezirksteil werden die Fahrzeuge auch nach ihrem CO2 Ausstoß beurteilt. Wodurch sich die Kosten für die „resident permit“ erhöht. Beispielsweise kostet es mit bis zu 100g/km 87 Pfund (100,74€) pro Jahr und für über 225g/km bereits 236 Pfund (273,28€) pro Jahr. Die Zuordnung erfolgt über die Fahrzeugzulassungsbehörde, in welcher diese Daten erfasst sind. Motorräder parken unentgeltlich, müssen aber trotzdem eine Anwohnerkarte beantragen. Es gibt hierbei unterschiedliche Genehmigungsmodelle, je nachdem in welchen Bereichen geparkt werden möchte.

Camden: Die Bewohnererlaubnisse sind in Umweltgruppen unterteilt. Wobei das Elektrofahrzeug pro Jahr 35,94 Pfund (41,62€), und das schlechteste bewertete Fahrzeug 358,57 Pfund (415,22). Für BesucherInnen von AnrainerInnen gibt es die Möglichkeit eine BesucherInnenkarte zu erlangen, welche die Parkgebühren pro Tag reduziert. Für UnternehmerInnen gibt es ebenfalls unterschiedliche Kategorien, je nach Unternehmensart und Fahrzeug. Elektrofahrzeuge hier 89,79 Pfund (104€) pro Jahr, Konventionelle 359,16 Pfund (415,90€). Die Bewirtschaftungszeit liegt meist zwischen Montag und Freitag von 9 bis 20 Uhr. Aber teilweise auch zwischen Montag und Freitag von 10 bis 12 Uhr.

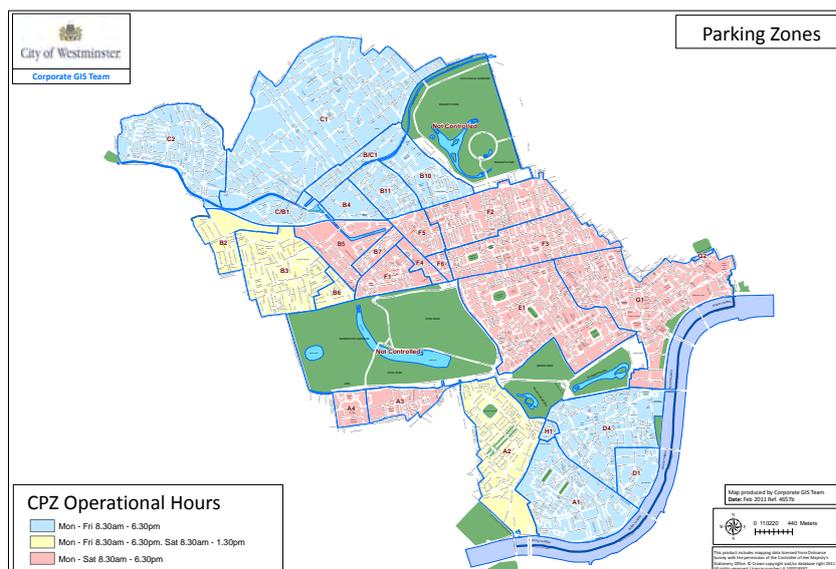


Abbildung 6-2: Parkzonen Westminster (Bezirk in London) [55]

6.3 Madrid ^{[56], [57]}

In Madrid wird großflächig der Parkraum bewirtschaftet, das sind die sogenannten SER-Bereiche. Das System geht von einem Basispreis aus, auf welchen dann Zuschläge bzw. Vergünstigungen anzuwenden sind. Dies hängt vom Fahrzeug und dessen Umweltfreundlichkeit ab. Für die richtige Zuordnung der Tarife gibt es eine Abfrage über die zentrale Datenbank, welche dann die anfallenden Gebühren vorschreibt. Wenn das Fahrzeug in dieser nicht anzufinden ist, wird der Basistarif angewandt. Ausgenommen vom kostenpflichtigen Abstellen sind zwei- und dreispurige Fahrzeuge, Fahrzeuge welche als 0-Emissionsfahrzeuge eingestuft sind und Personen mit Behinderung.

Fünf Umwelttypen werden hierbei unterschieden. Typ B ist der Ausgangstarif, ohne Umweltzeichen muss 25% Aufpreis verrichtet werden. Bei Typ C gibt es eine Reduzierung von 10%, bei Eco eine um 50 % und bei „Cero Emissions“ um 100 %.

Die Bewirtschaftungszeit ist im Allgemeinen von Montag bis Freitag von 9 bis 21 Uhr, sowie samstags von 9 bis 15 Uhr. Der Monat August wird von Montag bis Samstag von 9 bis 15 Uhr bewirtschaftet.

Madrid unterscheidet zwei grundlegende Bereiche. Sogenannte grüne Plätze erlauben es BewohnerInnen mit einer entsprechenden AnwohnerInnenkarte zeitlich unbegrenzt zu parken. In Straßenzügen, welche Gebiete voneinander trennen, ist der Parkvorgang an beiden Straßenseiten gestattet. Die Parkerlaubnis kostet pro Jahr 24,60€ ohne Abzug/Aufschlag der anzuwendenden Prozentsätze. Ohne AnwohnerInnenausweis gibt es eine Maximalparkdauer von 2 Stunden, im Anschluss darf für mindestens eine Stunde nicht mehr in diesem Gebiet geparkt werden. Dies gewährt eine leichte Überprüfbarkeit der maximalen Parkdauer. In sogenannten blauen Bereichen darf jeder für maximal 4 Stunden parken. Auch hier muss nach Ablauf der vier Stunden das Gebiet gewechselt werden. Für jedes Gebiet gibt es online eigene Gebietskarten, welche die unterschiedlichen Zonen kennzeichnen. Die Basisparkgebühr beträgt in der blauen Zone 1,20 € pro Stunde und in der grünen Zone 2,35€. Die Verrechnung erfolgt in fünf Cent Schritten. Bezahlt werden kann an Parkautomaten und via Handy.

Gewerbetreibende können eine Lizenz für das gesamte SER-Gebiet erwerben, sie gestattet einen täglichen Parkvorgang von fünf bzw. acht Stunden und kostet 378€ bzw. 566,40€ pro Jahr als Basispreis. Das Fahrzeug muss als Lieferwagen deklariert sein und als „Mechanical Traction Vehicle“ zugelassen sein.

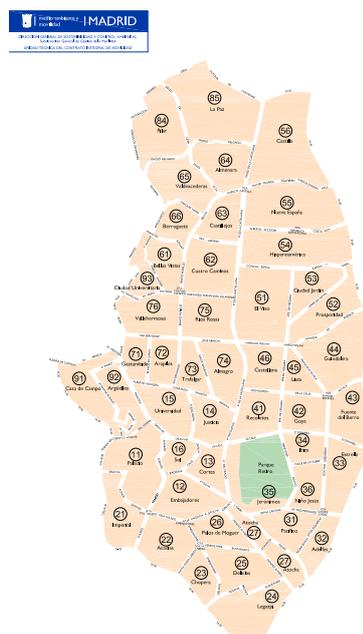


Abbildung 6-3: Parkzonen in Madrid ^[58]

7 Gegenüberstellungⁱ

Um die Vergleichbarkeit der verschiedenen Städte zu zeigen, werden in den nachkommenden Tabellen diverse Kenngrößen der Städte beschrieben. Für die unterschiedlichen Parkraumbewirtschaftungssysteme werden ausschlaggebende Faktoren nochmals zusammengefasst und veranschaulicht. Anhand der daraus resultierenden Diagramme wird vor allem der Unterschied bzgl. Gebührengestaltung, Parkdauerbeschränkungen und Bewirtschaftungszeiten sichtbar.

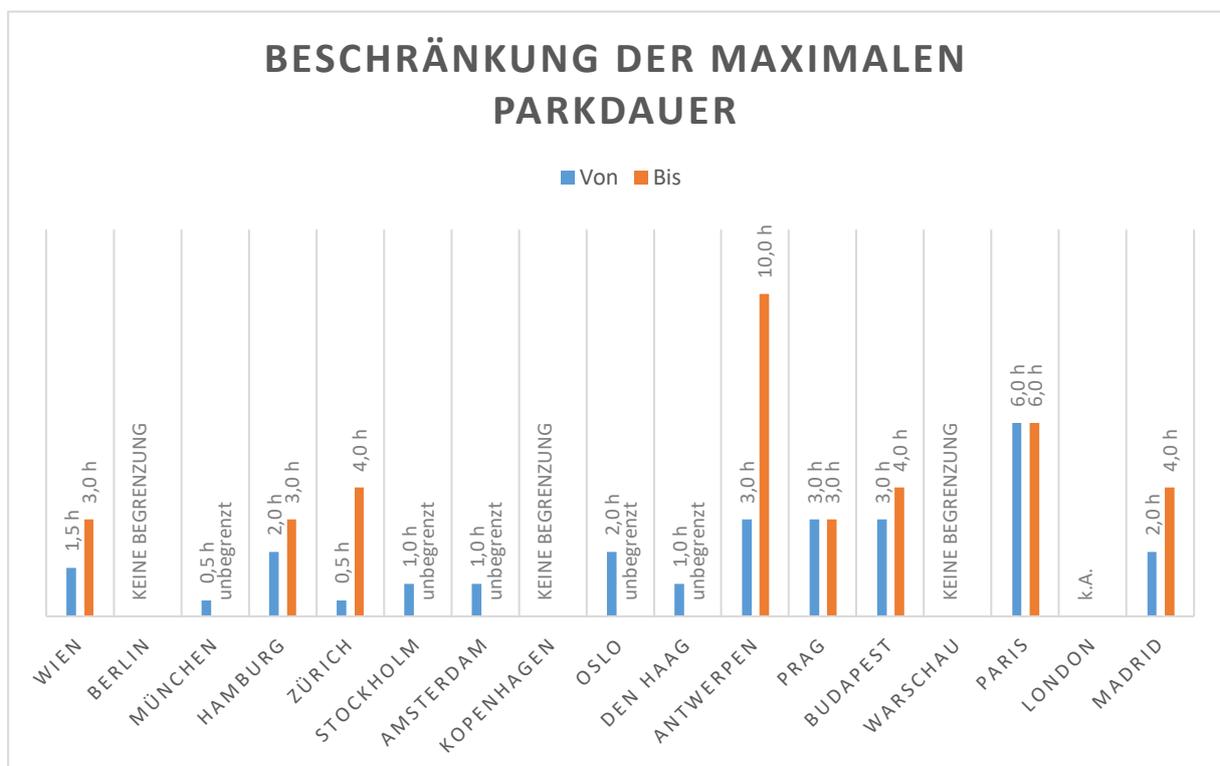
Beschreibung zur Tabelle:

Bei den Kosten je Stunde werden das Maximum und Minimum der anfallenden Kosten angeführt. Ebenso wie die Gebühren für AnrainerInnen und Betriebe, wobei diese immer auf das Erste Fahrzeug bezogen sind und keine Behördengebühren oder sonstige Abgaben enthalten. Kosten für jedes weitere Fahrzeuge steigen in den meisten Städten massiv an.

Die maximale Parkdauer bezieht sich auf ein geringste der Begrenzung (Beispielsweise maximal eine Stunde), bis hin zum unbegrenzten Fall (keine Beschränkung).

Für die Bewirtschaftungszeiten werden zwei Fälle betrachtet. Jener mit dem minimalen und jener mit dem maximalen Zeitraum. In der Auswertung werden die Zeiten an Wochentagen betrachtet.

Die Abkürzung „ZEA“ steht für zeitabhängige Kosten, hier ist der Preis von der jeweiligen Tageszeit abhängig. „ZOA“ steht für eine Zonenabhängigkeit, hier hängen die Aufwendungen mit der Zone, bzw. dem Gebiet zusammen. Für dauerabhängige Preise steht die Abkürzung „DAA“. Dabei hängt die Gebühr mit der Parkdauer zusammen, meist steigt sie an. Umweltaspekte bei der Bewertung von Fahrzeugen werden mit „UWA“ dargestellt. Hierbei hängen die Kosten meist mit dem CO₂-Austoß und der Antriebsart zusammen.

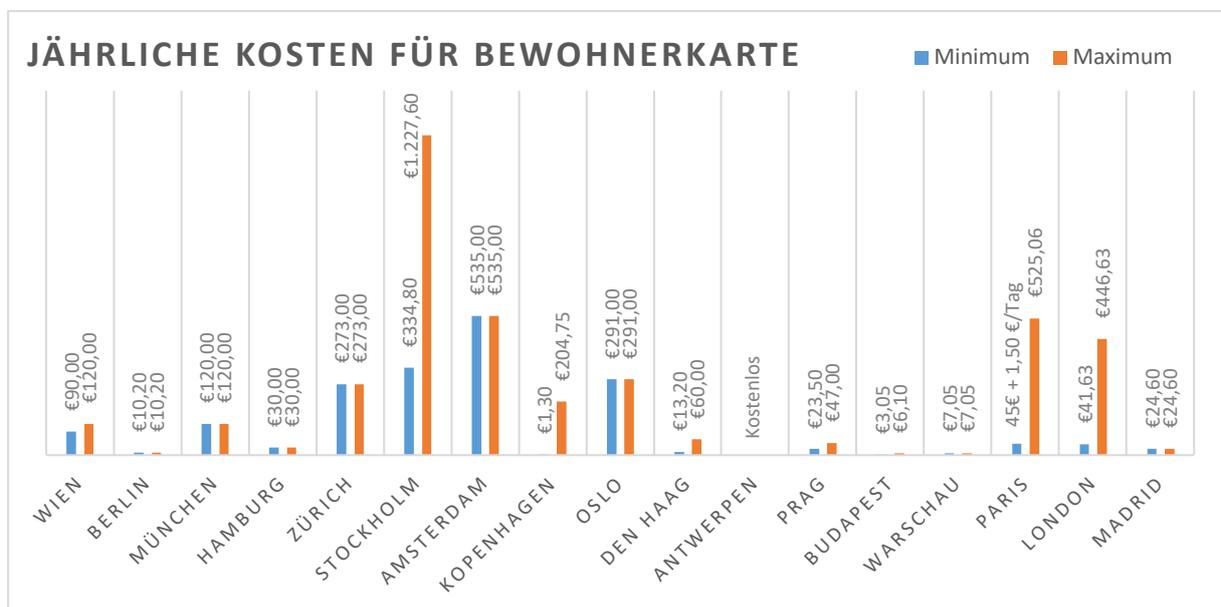
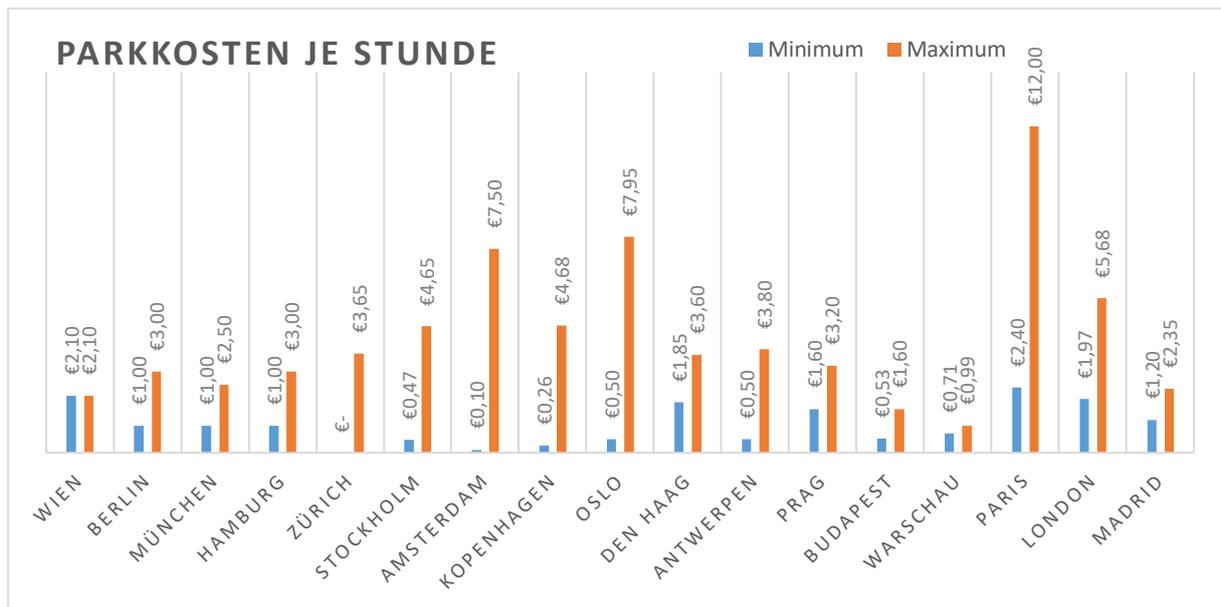
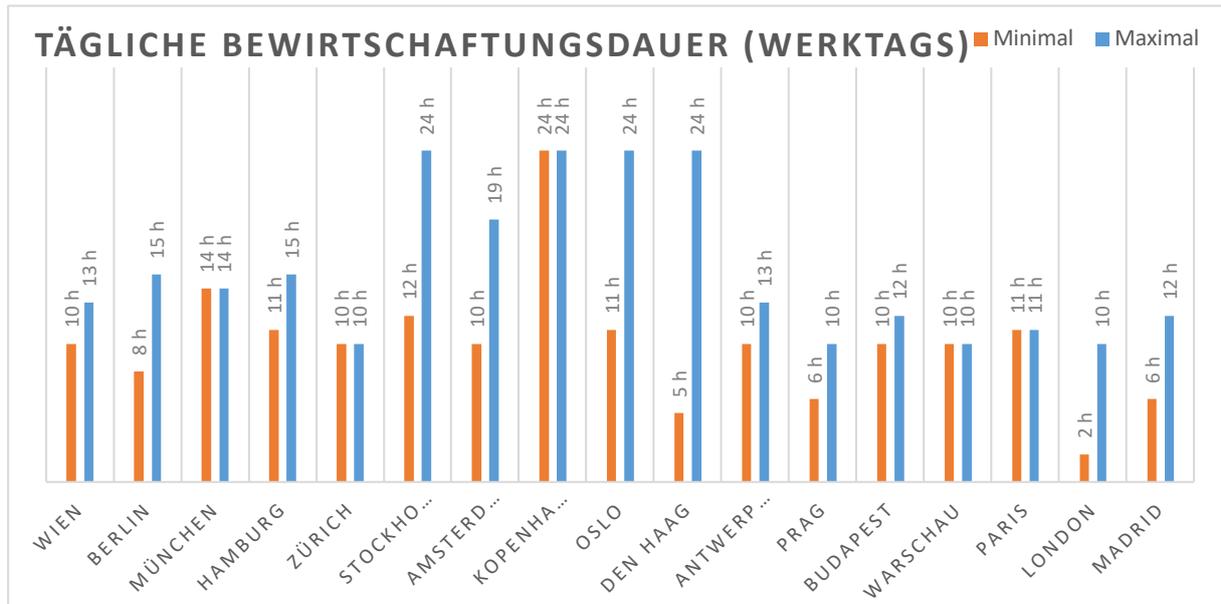


ⁱ Quellenangaben der Tabellen sind am Ende der Arbeit zu finden. Kennzahlen der Parkraumbewirtschaftung sind aus den Quellen der einzelnen Städte-Kapiteln.

Allgemein	Wien	Berlin	München	Hamburg	Zürich	Stockholm
Gesamtfläche	415 km ²	891 km ²	311 km ²	755 km ²	92 km ²	187 km ²
Einwohnerzahl	1.897.491	3.644.826	1.539.298	1.830.584	428.737	935.619
Einwohnerdichte	4.600 / km ²	4.090 / km ²	4.954 / km ²	2.424 / km ²	4.665 / km ²	5.000 / km ²
Währung	Euro	Euro	Euro	Euro	CHF	SEK
Umrechnung = in Euro	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €	0,91 €	0,09 €
BIP Land	40.400 € / Kopf	40.851 € / Kopf	40.851 € / Kopf	40.851 € / Kopf	70.950 € / Kopf	47.200 € / Kopf
BIP Stadt	48.600 € / Kopf	40.568 € / Kopf	78.810 € / Kopf	64.226 € / Kopf	87.560 € / Kopf	64.700 € / Kopf
Gemeldete PKW	709.288	1.439.706	706.069	783.255	138.701	355.457
PKW Dichte [PKW / 1000 EW]	374	395	538	438	324	380
Modal Split						
Fußweg	26%	31%	24%	27%	26%	23%
Fahrrad	7%	13%	18%	15%	8%	8%
ÖPNV	38%	27%	24%	22%	41%	47%
MIV	29%	30%	34%	36%	25%	23%
Kenndaten zur Parkraumbewirtschaftung						
Beiwirtschaftete Stellplätze	220.000	Ca. 104.000	Ca. 80.000	> 16.200	ca. 69.000 öffentliche	77.000
Zonenanzahl	19	48	62	14	23	5
Abhängigkeit der Beiwirtschaftungszeit	ZOA	ZOA	Gleich	ZOA	Gleich	ZOA
Bewirtschaftungszeit Maximal von - bis	Montag - Freitag 9 - 22 Uhr Tlw. Sam 8-12 Uhr	Montag - Samstag 9 - 24 Uhr	Montag - Samstag 9 - 23 Uhr	Montag - Freitag 9 - 24 Uhr	Montag - Samstag 8 - 20 Uhr	Täglich 0 - 24 Uhr
Entspricht pro Wochentag [h]	13 h	15 h	14 h	15 h	10 h	24 h
Bewirtschaftungszeit Minimal von - bis	Montag - Freitag 9 - 19 Uhr	Montag - Freitag 9 - 17 Uhr	Keine Unterschiede	Täglich 9 - 20 Uhr	Keine Unterschiede	Täglich 7 - 19 Uhr
Entspricht pro Wochentag [h]	10 h	8 h	-	11 h	-	12 h
Abhängigkeit der maximale Parkdauer	ZOA	Keine	ZOA	ZOA	ZOA	ZOA
Maximale Parkdauer von - bis	1,5 - 3 h	Keine	0,5 h - unbegrenzt	2 - 3 h	0,5 - 4 h	1 h - unbegrenzt
Abhängigkeit der Kurzparkkosten	Gleich	ZOA	ZOA, ZEA	ZOA	ZOA	ZOA, ZEA
Kurzparkkosten pro Stunde von - bis	2,10 €/h	1,00 - 3,00 €/h	1,00 - 2,50 €/h	1,00 - 3,00 €/h	4 CHF/h bis zu 3,65 €/h	5 - 50 SEK/h 0,47 - 4,65 €/h
Abhängigkeit der Kosten für Anrainer / Betriebe	ZOA	Keine	Keine	Keine	Keine	ZOA
Anrainerkosten Von - bis, für's 1.Auto pro Jahr	90 - 120 €	10,20 €	120 €	30 €	300 CHF 273 €	3.600 - 13.200 SEK 334,80 - 1.227,60 €
Kosten für Betriebe Von - bis, für's 1.Auto pro Jahr	1.080 - 1.440 €	200 €	120 - 265 €	250 €	360 CHF 328 €	17.000 - 22.000 SEK 1.581 - 2.046 €
System	Misch- & Bewohnerparken	Mischparken	Misch-, Bewohnerparken & Kombination	Misch- & Bewohnerparken	Misch- & Bewohnerparken	Mischparken
Handyparken	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Parkscheinautomat	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Allgemein	Amsterdam	Kopenhagen	Oslo	Den Haag	Antwerpen	Prag
Gesamtfläche	219 km ²	86 km ²	454 km ²	98 km ²	205 km ²	496 km ²
Einwohnerzahl	864.217	602.481	681.067	539.040	524.501	1.298.508
Einwohnerdichte	3.940 / km ²	6.990 / km ²	1.500 / km ²	5.493 / km ²	2.565 / km ²	2.618 / km ²
Währung	Euro	DKK	NOK	Euro	Euro	CZK
Umrechnung = in Euro	1,00 €	0,13 €	0,10 €	1,00 €	1,00 €	0,04 €
BIP Land	43.000 € / Kopf	50.800 € / Kopf	73.500 € / Kopf	43.000 € / Kopf	38.700 € / Kopf	18.100 € / Kopf
BIP Stadt	40.800 € / Kopf	65.900 € / Kopf	k.A.	43.400 € / Kopf	46.600 € / Kopf	37.900 € / Kopf
Gemeldete PKW	422.600	155.400	258.439	166.724	k.A.	806.300
PKW Dichte [PKW / 1000 EW]	489	258	379	309	508 *bezogen auf Belgien	621
Modal Split						
Fußweg	29%	19%	32%	k.A.	15%	26%
Fahrrad	32%	29%	5%	k.A.	29%	1%
ÖPNV	17%	18%	26%	k.A.	14%	42%
MIV	20%	34%	37%	k.A.	41%	31%
Kenndaten zur Parkraumbewirtschaftung						
Beiwirtschaftete Stellplätze	Ca. 156.000	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Zonenanzahl	8	5	11	30 +	7	11
Abhängigkeit der Beiwirtschaftungszeit	ZOA	Gleich	ZOA	ZOA	ZOA	ZOA, Tagesabh.
Bewirtschaftungszeit Maximal von - bis	Täglich 9 - 4 Uhr	Durchgehend von Montag 8 Uhr - Samstag 17 Uhr	Täglich 0 - 24 Uhr	Montag - Sonntag 0 - 24 Uhr	Montag - Samstag 9 - 22 Uhr	Montag 8 - 18 Uhr
Entspricht pro Wochentag [h]	19 h	24 h	24 h	24 h	13 h	10 h
Bewirtschaftungszeit Minimal von - bis	Montag - Samstag 9 - 19 Uhr	-	Montag - Samstag 9 - 20 Uhr	Montag - Freitag 9-14	Montag - Samstag 9 - 19 Uhr	Freitag 8 - 12 Uhr
Entspricht pro Wochentag [h]	10 h	-	11 h	5 h	10 h	6 h
Abhängigkeit der maximale Parkdauer	ZOA	Keine	ZOA	ZOA	ZOA	ZOA
Maximale Parkdauer von - bis	1 h - unbegrenzt	Keine	2 h - unbegrenzt	1h unbegrenzt	3-10	3 h
Abhängigkeit der Kurzparkkosten	ZOA	ZOA, ZEA	ZOA, ZEA, GST	ZOA	ZOA, DAA	ZOA
Kurzparkkosten pro Stunde von - bis	0,10 - 7,50 €/h	2 - 36 DKK/h 0,26 - 4,68 €/h	5 - 82 NOK 0,50 - 7,95 €/h	1,85 - 3,60 €/h	0,50 - 3,80 €/h	40 - 80 CZK/h 1,60 - 3,20 €/h
Abhängigkeit der Kosten für Anrainer / Betriebe	Keine	UWA	Keine	ZOA	-	ZOA
Anrainerkosten Von - bis, für's 1.Auto pro Jahr	535 €	10 - 1575 DKK 1,30 - 204,75 €	3.000 NOK 291€	13,20 - 60€	0	600 - 1.200 CZK 23,50 - 47,00 €
Kosten für Betriebe Von - bis, für's 1.Auto pro Jahr	k.A.	3.040 - 9.610 DKK 395 - 1249 €/Jahr	6.000 NOK 582 €	13,20 - 363,60 €	k.A.	16.000 CZK 627 €
System	Mischparken	Mischparken	Mischparken	Mischparken	Mischparken	Misch- & Bewohnerparken
Handyparken	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Parkscheinautomat	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Allgemein	Budapest	Warschau	Paris	London - Westminster, Kensigton, Chelsea, Camden	Madrid
Gesamtfläche	525 km ²	517 km ²	105 km ²	1.572 km ²	606 km ²
Einwohnerzahl	1.690.109	1.754.000	2.160.000	8.908.081	3.223.334
Einwohnerdichte	3.219 / km ²	3.391 / km ²	20.493 / km ²	5.667 / km ²	5.322 / km ²
Währung	HUF	PLN	Euro	Pfund	Euro
Umrechnung = in Euro	0,003 €	0,23 €	1,00 €	0,86 €	1,00 €
BIP Land	12.674 € / Kopf	12.200 € / Kopf	34.300 € / Kopf	35.400 € / Kopf	25.100 € / Kopf
BIP Stadt	26.099 € / Kopf	26.600 € / Kopf	58.300 € / Kopf	62.800 € / Kopf	33.800 € / Kopf
Gemeldete PKW	642.000	1.180.692	k.A.	2.600.000	k.A.
PKW Dichte [PKW / 1000 EW]	380	673	k.A.	292	k.A.
Modal Split					
Fußweg	18%	18%	38%	25%	29%
Fahrrad	2%	3%	2%	2%	0%
ÖPNV	45%	47%	20%	36%	42%
MIV	35%	32%	40%	37%	29%
Kenndaten zur Parkraumbewirtschaftung					
Beiwirtschaftete Stellplätze	> 50.000	k.A.	145.000	k.A.	ca. 50
Zonenanzahl	k.A.	1	2	k.A.	2
Abhängigkeit der Bewirtschaftungszeit	ZOA	Keine	ZOA	ZOA	Ausnahme August
Bewirtschaftungszeit Maximal von - bis	Montag - Freitag 8 - 20 Uhr	Montag - Freitag 8 - 18 Uhr	Montag - Samstag 9 - 20 Uhr	Montag - Samstag 8:30 - 18:30	Montag - Freitag 9 - 21 Uhr
Entspricht pro Wochentag [h]	12 h	10 h	11 h	10 h	12 h
Bewirtschaftungszeit Minimal von - bis	Montag - Freitag 8 - 18 Uhr	-	-	Montag - Freitag 10 - 12 Uhr	Montag - Samstag 9 - 15 Uhr
Entspricht pro Wochentag [h]	10 h	-	-	2 h	6 h
Abhängigkeit der maximale Parkdauer	ZOA	-	Keine	ZOA	Keine
Maximale Parkdauer von - bis	3 - 4 h	unbegrenzt	6 h	k.A.	2 - 4 h
Abhängigkeit der Kurzparkkosten	ZOA	DAA	ZOA, DAA	ZOA	ZOA
Kurzparkkosten pro Stunde von - bis	175 - 525 HUF/h 0,53 - 1,60 €/h	3 - 4,20 PLN/h 0,71 - 0,99 €/h	2,40 - 12€/h	1,70 - 4,90 Pfund 1,97 - 5,68 € / h	1,20 - 2,35 €/h (-100%, +25% möglich)
Abhängigkeit der Kosten für Anrainer / Betriebe	ZOA	Keine	Keine	UW	Keine
Anrainerkosten Von - bis, für's 1.Auto pro Jahr	1000 - 2000 HUF 3,05 - 6,10 €	30 PLN 7,05 €	45 € + 1,50 €/Tag	35,94 - 385,57 Pfund 41,63 - 446,63 €	24,60 € (-100%, +25% möglich)
Kosten für Betriebe Von - bis, für's 1.Auto pro Jahr	1000 - 2000 HUF 3,05 - 6,10 €	30 PLN 7,05 €	k.A.	89,79 - 359,16 Pfund 104,01 - 416,04 €	378 - 566,40 € (Alle Zonen, oder Einzel)
System	Mischparken	Mischparken	Mischparken	Misch- & Bewohnerparken	Mischparken
Handyparken	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Parkscheinautomat	Ja	Ja	Ja	Ja	ja



8 Resümee

Zum Abschluss werden die markantesten Unterscheidungen zum Wiener Modell erläutert, wobei vor allem auf die Umsetzbarkeit für die Verbesserung des Wiener System wert gelegt wird. Weiters werden Anregungen für Modernisierungen beschrieben.

Parkgebühren:

Die Preisgestaltung bzgl. Parken sollte an die Preisgestaltung der Marktwirtschaft angepasst werden. Sofern ein Parkplatz kostenlos zur Verfügung gestellt wird, steigt die Nachfrage unbegrenzt.

Die meisten Städte setzen auf Zonenabhängigkeit bei der Gebührenhöhe. Zentrumsnah werden die höchsten Gebühren erhoben, hingegen der Stadtrand kostengünstig, teils kostenlos ist. In kostenlosen Zonen ist die Parkzeit für Kurzzeitparken innerhalb der Bewirtschaftungszeit mittels Parkscheiben, oder per An- und Abmeldung über eine Handy-App nachzuweisen. AnrainerInnen sind von der maximalen Parkdauer ausgenommen.

Um Autos in den Untergrund zu drängen und die öffentlichen Flächen der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen, gehören die Preise mit den marktüblichen Garagenpreisen verglichen und angepasst. Auch durch eine Dauerabhängigkeit der Parkgebühren kann die Attraktivität von Garagen gesteigert werden, siehe dazu das Beispiel Paris. Ein Garagenplatz kostet in Wien zwischen 60€ und 200€ pro Monat, hingegen ein Parkpickerl maximal 10€ kostet. Damit ist das Parken auf öffentlichen Grund bis zu 20 mal günstiger. Dieser Umstand attraktiviert das Parken im öffentlichen Raum.

Um Langzeitparker mit einer gültigen BewohnerInnenkarte zu vermeiden und eine Fluktuation zu bewirken, könnte auch hier eine maximale Parkdauer angestrebt werden, siehe Stockholm mit einer Beschränkung auf maximal sieben Tage.

Überwachung der Parkscheine:

Für eine effizientere Kontrolle können sogenannte „Scancars“ eingesetzt werden. Dabei scannen die an einem Auto angebrachten Kameras die Umgebung und die Nummernschilder von parkenden Fahrzeugen. Damit kann die maximale Parkdauer und die Gültigkeit des Parkscheines erhoben werden. Mittels Verbindung zur Zulassungsstelle wäre direkt Strafausstellung möglich, auch für widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge. Um das jedoch durchzusetzen, ist eine hundertprozentige Digitalisierung mit Kennzeichenbezug erforderlich. Ansonsten könnten dadurch nur Kontrollorgane in gewisse Zonen gesteuert werden, siehe dazu Beispiel Paris.

Maximale Parkdauer:

Ein großes Problem ist die Überprüfbarkeit der maximalen Parkdauer. Um dem entgegenzuwirken könnten, gleich wie bei der Parkraumüberwachung, „Scancars“ eingesetzt werden. Eine andere Möglichkeit wäre ein verpflichtender Gebietswechsel, indem vorgeschrieben wird, dass nach Erreichung der maximalen Parkdauer (z.B. 3 Stunden) das Gebiet für einen gewissen Zeitraum (z.B. innerhalb der nächsten 2 Stunden) nicht erneut zum Parken verwendet werden darf. Eine Überwachung bleibt dadurch nicht erspart.

Besucherparkkarten:

Um AnrainerInnen die Möglichkeit zu gewähren, BesucherInnen über einen längeren Zeitraum als die vorgeschriebene maximale Parkdauer zu empfangen, gibt es das Modell der BesucherInnenparkkarten. BewohnerInnen mit gültigem Hauptwohnsitz können, auch ohne BewohnerInnenparkkarte, eine solche erwerben oder gar kostenfrei erhalten. Diese ist dann mit einem gewissen Kontingent ausgestattet, welches dann durch Kennzeichenzuordnung den BesucherInnen das Parken zum einen vergünstigt und zum anderen von den Gebietsbestimmungen (also Gleichbehandlung wie AnrainerInnen) ausnimmt.

Parkscheibenzonen:

Für eine flächendeckende Bewirtschaftung, auch in teils dünn besiedelten Randzonen, können kostenlose Parkscheibenzonen mit einer Beschränkung der Parkdauer eingeführt werden, wobei

BewohnerInnen von dieser befreit sind. Dazu muss die Einhaltung der Bestimmungen jedoch streng überwacht werden. Durch diese Zonen kann dem Verdrängungseffekt in nicht bewirtschaftete Zonen entgegen gewirkt werden. Eine Ausweitung der Zone ist somit nicht zwingend kostenpflichtig.

Zonen und -größen:

Um den Binnenverkehr in den einzelnen Zonen zu unterbinden spielt die Zonengröße eine entscheidende Rolle. Dazu bietet Abbildung 2-2 einen guten Richtwert. Die Wiener Gemeindebezirke haben sehr unterschiedliche Größen. Zum Vergleich, die Josefstadt hat eine Fläche von 1,08km², hingegen Meidling 8,21km² (auch vollflächig bewirtschaftet) und Favoriten 31,80km² (jedoch nicht zu 100% bewirtschaftet) haben. Eine Alternative hierzu wäre die Einteilung nach Bezirksteilen. Anders als bei individuellen Festlegungen wäre der dazugehörige Aufwand überschaubar.

In den meisten Städten wird das Gebiet der Parkraumbewirtschaftung in gewisse Zonen unterteilt. Diese unterscheiden sich in Bewirtschaftungszeit, Parkgebühr und Parkdauerbeschränkung. Innerhalb dieser Zonen werden dann vielzahlen von BewohnerInnengebiete angeordnet. Je nach Wohnsitz werden dann teilweise Nachbargebiete ebenfalls genehmigt (Übergangsbereiche). Ziel sollte sein, dass die Zonengröße so gewählt wird, dass es sich um tatsächliche BewohnerInnengebiete handelt. Also das Fahrzeug mit zumutbaren Gehzeiten (mindestens jedoch die durchschnittliche Distanz zur nächsten öffentlichen Haltestelle als Richtwert) erreicht werden kann.

Umweltaspekte:

Die Parkraumbewirtschaftung kann auch ein Anreizmodell für den Erwerb von umweltfreundlichen Fahrzeugen genutzt werden, indem diese gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen subventioniert werden. Der Platzverbrauch der Fahrzeuge bleibt dadurch jedoch der Gleiche. Schaffung einer Flächengerechtigkeit gegenüber FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen kann so nicht erfolgen.

Parkraumbewirtschaftungssysteme richtig angewandt sind eine zielführende Methode um im öffentlichen Raum Flächengerechtigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Sie wirken auch eindeutig als Steuerungsinstrument bzgl. der Verkehrsmittelwahl. ^[10]

9 Literatur

Fußnotenverweise:

¹ Homepage der Stadt Wien – <https://www.wien.gv.at> [26.08.2019].

² Homepage der Stadt Wien, Parken, Kurzparkzonen - <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/index> [25.08.2019].

³ Hössinger, Uhlmann - Boku und Stadt Wien, MA 18 - Vorher-Nachher-Analyse der Erhöhung der Parkgebühren in Wien am 01.März 2012, 2012.

⁴ Dorner, Herry, Schuster – Stadt Wien, MA 18 - Werkstattbericht Parkraumbewirtschaftung in Wien, 1997.

⁵ Sammer, Röschel, Gruber, Sammer - Stadt Wien, MA 18 - Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien - Stadt Wien, MA 18, 2012.

⁶ Sammer, Röschel, Gruber, Sammer - Stadt Wien, MA 18 - Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage, März 2014.

⁷ Sammer, Röschel, Gruber, Sammer - Stadt Wien, MA 18 - Nachher Untersuchung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den 10. Bezirk (Favoriten) und 18. Bezirk (Währing), März 2019.

⁸ Thomas Preuß -DIFU - Erfahrungsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung in ausgewählten deutschen Großstädten, August 2009.

⁹ Homepage der Stadt Berlin - <https://www.berlin.de> [23.06.2019].

¹⁰ Uta Bauer, Martina Hertel, Robert Sedlak - Agora Verkehrwende - Parkraummanagement lohnt sich!, Februar 2019.

¹¹ Bussgeldkatalog Deutschland, Parken ohne Parkschein - <https://www.bussgeldkatalog.org/parken-ohne-parkschein> [28.08.2019].

-
- ¹² Homepage der Stadt München, Parken - <https://www.muenchen.de/verkehr/autos/parken> [30.06.2019].
- ¹³ Homepage der Stadt München, Parkraummanagement- <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Parken-Ruhender-Verkehr/Parkraummanagement> [30.06.2019].
- ¹⁴ Homepage der Stadt Hamburg, Parken - <https://www.hamburg.de/lbv-parken> [02.07.2019].
- ¹⁵ Homepage Landesrecht Hamburg - <http://www.landesrecht-hamburg.de> [02.07.2019].
- ¹⁶ Argus und LK Argus - Parken in Hamburg Abschlussbericht, Februar 2009.
- ¹⁷ Homepage der Stadt Hamburg, Bewohnerparken – <https://www.hamburg.de/content-blob/7832740/f665594dde6438e280c4019743fd34a9/data/bewohnerparken-m100.pdf> [02.07.2019].
- ¹⁸ Homepage der Stadt Zürich - <https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav.html> [23.08.2019].
- ¹⁹ Stadt Zürich – Dienstabteilung Verkehr – Flyer Parkkarten und Bewilligungen, Oktober 2017.
- ²⁰ Stadt Zürich – Dienstabteilung Verkehr – Flyer Blaue Zone, Februar 2019.
- ²¹ Homepage von Stockholm, Karte – http://pkarta.stockholm.se/bios/dpwebmap/cust_sth/tk/service/DPWebMap.html [14.09.2019].
- ²² Homepage der Stadt Stockholm, Parken – <https://parkering.stockholm> [26.08.2019].
- ²³ Randelhoff – Zukunft Mobilität – Amsterdam reduziert bis 2025 die Zahl der Anwohnerparkausweise um 1.500 pro Jahr - 10.Juni 2019.
- ²⁴ Homepage der Stadt Amsterdam – <https://www.amsterdam.nl/en/parking> [13.09.2019].
- ²⁵ Karte der Stadt Amsterdam – <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeertarieven/> [15.09.2019].
- ²⁶ Hegerfeld – Zukunft Mobilität – Kopenhagen, Licht und Schatten der „Fahrradhauptstadt“, 05.12.2018.
- ²⁷ Homepage der Stadt Kopenhagen, Parken – <https://international.kk.dk/artikel/parking-copenhagen> [15.09.2019].
- ²⁸ Homepage der Stadt Kopenhagen, Lizenzzonen – <https://www.kk.dk/licenzzoner> [15.09.2019].
- ²⁹ Homepage der Stadt Oslo, Parken – <https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/parkering/> [08.10.2019].
- ³⁰ Bewohnerkarte Oslo Kommune, Arcgis – <http://www.arcgis.com/apps/webappviewer/> [26.08.2019].
- ³¹ Homepage der Stadt Den Haag, Parken – <https://www.denhaag.nl/nl/parkeren.htm> [30.08.2019].
- ³² Homepage der Stadt Den Haag, Karte – <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/den-haag-op-kaart.htm> [30.08.2019].
- ³³ Homepage der Stadt Antwerpen, Parken – <https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren-en-mobiliteit/met-de-auto/> [27.08.2019].
- ³⁴ Homepage der Stadt Antwerpen, FAQ Parken – <https://www.antwerpen.be/nl/info/57207f8eaa8a753318b465f/vragen-over-parkeren-en-mobiliteit-in-antwerpen> [27.08.2019].
- ³⁵ Stadtplan Antwerpen, Arcgis – <https://stadantwerpen.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=8224d8ee39b34ac2b8fe5a6492a22c27> [27.08.2019].
- ³⁶ Homepage MyCzechrepublic, Parken – <http://www.myczechrepublic.com/de/prag/parken.html> [13.08.2019].
- ³⁷ Homepage Prag Parken – <http://www.parkujvklidu.cz/prague-parking/> [13.08.2019]
- ³⁸ Preisliste der Stadt Prag – Simplified pricelist of parking in paid parking zones in the city of Prague [13.08.2019].
- ³⁹ Homepage Prag Parken, Zonenkarte – http://www.parkujvklidu.cz/wp-content/uploads/2016/04/Cenova_pasma.pdf [13.08.2019].
- ⁴⁰ Homepage Bezirk Budapest – <http://www.budavarikapu.hu/index.php/hu/> [13.08.2019]
- ⁴¹ Homepage der Stadt Budapest, Parken in Budapest – https://www.budapest.com/travel/getting_around/parking_in_budapest.en.html [13.08.2019]
- ⁴² Homepage Bezirk Budapest, Parken – <https://masodikkerulet.hu/en/quickmenu/parking> [13.08.2019].
- ⁴³ Homepage Bezirk Budapest, Parken – <https://nemzetimobilfizetes.hu/articles/view/parking> [13.08.2019].
- ⁴⁴ Homepage Stadtstraßenbehörde Warschau, Karte – <https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/o-strefie-platnego-parkowania-niestrzez/> [20.08.2019].
- ⁴⁵ Infohomepage der Stadt Warschau, Autofahren in Warschau – <https://www.warschau.info/autofahren-in-warschau/> [20.08.2019].
- ⁴⁶ Cityguide ÖAMTC, Warschau – <https://www.oeamtc.at/laenderinfo/polen/warschau/> [20.08.2019].
- ⁴⁷ Martin Randelhoff – Paris Parkgebühren, Artikel Zukunft Mobilität – <https://www.zukunft-mobilitaet.net/168157/analyse/paris-parkgebuehren-fps-bezahlen-parkraumbewirtschaftung-parkraumueberwachung-scan-streeteo-moovia/>, 02.Juli 2018.
- ⁴⁸ Zonenauflistung der Stadt Paris – <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/de84f811a14e30324044423f145c104c.pdf> [26.08.2019].

- ⁴⁹ Karte der Stadt Paris, Parkzonen – <https://capgeo.sig.paris.fr/Apps/ZonesStationnementResidentiel/> [26.08.2019].
- ⁵⁰ Homepage der Stadt Paris, FAQ Parken – <https://www.paris.fr/pages/faq-stationnement-4412/> [26.08.2019].
- ⁵¹ Homepage des Bezirks Westminster, Parkzonen und Preise – <https://www.westminster.gov.uk/parking-zones-and-prices> [30.08.2019].
- ⁵² Homepage des Bezirks Westminster, Bewohnerparken – <https://www.westminster.gov.uk/parking-residents> [30.08.2019].
- ⁵³ Homepage des Bezirks Kensington und Chelsea, Parken – <https://www.rbkc.gov.uk/parking-transport-and-streets/parking-transport-and-streets> [27.08.2019].
- ⁵⁴ Homepage des Bezirks Camden, Parken – <https://www.camden.gov.uk/parking> [28.10.2019].
- ⁵⁵ Homepage des Bezirks Westminster, Parkkarte – http://transact.westminster.gov.uk/docstores/publications_store/parking/parking_zones_map.pdf [30.08.2019].
- ⁵⁶ Homepage der Stadt Madrid, Bewohnerparken – <https://sede.madrid.es/sites/v/index.jsp?vnextoid=3bbc52afa5ce6410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vnextchannel=23a99c5ffb020310VgnVCM100000171f5a0aRCRD> [24.10.2019].
- ⁵⁷ Homepage der Stadt Madrid, Regulierter Parkservice – <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Servicio-de-Estacionamiento-Regulado-SER-Tarifas-y-vehiculos-no-sujetos-al-pago/?vnextfmt=default&vnextoid=972be4ce78dd6410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vnextchannel=220e31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD> [24.10.2019].
- ⁵⁸ Homepage der Stadt Madrid, Karte der Parkzonen – <https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/SER/Colecciones/PlanosBarrios/AreaSER.pdf> [25.10.2019].

Tabellenverweise:

BIP-Nachweise Großteils (EU Mitgliedschaft vorausgesetzt):

°Eurostat – BIP pro Kopf in 28 Regionen der EU, 2017 - Pressemitteilung, 26.02.2019.

Wien:

°Stadt Wien, MA23 – Wien in Zahlen 2019.

Berlin:

°Homepage der Stadt Berlin, Zahlen und Fakten – <https://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/zahlen-und-fakten> [27.08.2019].

°Senatsverwaltung f. Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin – Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen 2017.

München:

°Homepage der Stadt München, München in Zahlen – <https://www.muenchen.de/sehenswuerdigkeiten/muenchen-in-zahlen> [29.08.2019].

°Statistisches Amt der Landeshauptstadt München – Münchner Statistik 2017.

°Deutschland in Zahlen, BIP pro Kopf – <https://www.deutschlandinzahlen.de/tab/bundeslaender/volkswirtschaft0/bruttoinlandsprodukt/bruttoinlandsprodukt-je-einwohner> [16.09.2019].

°Statistisches Amt der Landeshauptstadt München – München in Zahlen 2018 [16.09.2019].

°Homepage der Stadt München, Verkehrsdaten – Mobilität in München 2017 - <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc> [30.08.2019].

Hamburg:

°Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein – Statistisches Jahrbuch Hamburg 2018/2019.

Zürich:

°Homepage der Stadt Zürich, Zürich in Zahlen - https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/portraet_der_stadt_zuerich/zuerich_in_zahlen [02.09.2019].

°Statistik Kanton Zürich – https://statistik.zh.ch/internet/justiz_innere/statistik/de/aktuell/mitteilungen/2015/kantonale_bip.html [30.08.2019].

°Stadt Zürich – Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 2017, Kapitel 11 Verkehr.

°Stadt Zürich – Stadtverkehr 2025, Bericht 2016.

Stockholm:

°Stockholm Stad – Annual Report 2016.

°Transport Analysis Sweden – Vehicle statistics 2018.

°Deloitte City Mobility Index (Stockholm und Umgebung), 2018 - https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331_Deloitte-City-Mobility-Index/Stockholm_GlobalCityMobility_WEB.pdf [24.10.2019].

Amsterdam:

°Opendata CBS StatLine - <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/en/> [13.09.2019].

°Unece – Passenger Car Rate (Bezug auf Niederlande, nicht Amsterdam), 2017 - <https://w3.un-ece.org/PXWeb/en/CountryRanking?IndicatorCode=44> [14.09.2019].

°Deloitte City Mobility Index (Amsterdam mit Umland), 2018 - https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331_Deloitte-City-Mobility-Index/city-mobility-index_AMSTERDAM_FINAL.pdf [25.10.2019].

Kopenhagen:

°Denmark Statistik – Statistical Yearbook 2017.

°City of Copenhagen – Copenhagen City of Cyclists, Facts and Figures 2017.

Oslo:

°Homepage Oslo, Statistik – <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/#gref> [24.10.2019].

°Homepage Statista, 2018 – <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/14445/umfrage/bruttoinlandsprodukt-bip-pro-kopf-in-norwegen/> [24.10.2019].

°EPOMM Modal Split Tool, 2014 – http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=291&list=1 [07.10.2019].

Den Haag:

°Homepage Den Haag, Zahlen – <https://denhaag.incijfers.nl/homedh.aspx> [24.10.2019].

Antwerpen:

°City Ranking Report Belgien, 03.09.2018

°Eurpstadt, Passenger Cars per 1000 inhabitants – https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqs_carhab&lang=en [25.10.2019].

Prag:

°Technical administration of roads of the city Prague – Prague Transportation Yearbook 2016.

°Cesky Statisticky Urad – Statistical Yearbook of Prague 2018.

Budapest:

°Homepage der Stadt Budapest – <https://www.budapest.com/> [13.08.2019].

°Peter Klietsch, Raphael Linzatti, Florian Schneider – Bericht zur Exkursion Bratislava & Budapest, 20.07.2017.

°Laszlo Sandor Kerenyi – Cycling and modelling for sustainability in Budapest, 13.03.2018.

Warschau:

°Statistical Office in Warsaw, 2017 – Statistical Yearbook of Warsaw 2017.

°The EPOMM Modal Split Tool, Modal Split 2015 – http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=108&list=1 [20.08.2019].

Paris:

°Mairie de Paris, paris cycling policies – https://ecf.com/system/files/ChristopheNajdovski_ParisCycling-Policies.pdf [28.10.2019].

London:

°Government of London, Travel in London Report – <http://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-11.pdf> [28.10.2019].

°Wikipedia, London – <https://de.wikipedia.org/wiki/London> [28.10.2019].

Madrid:

°Wikipedia, Madrid – <https://de.wikipedia.org/wiki/Madrid> [28.10.2019].

°EPOMM, Modal Split 2012 – http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=257 [28.10.2019].